

este cabeçalho pode valer-lhe mais de mil contos

Diário de Lisboa

FUNDADOR: JOAQUIM MANSO
SEGUNDA FEIRA, 21 DE DEZEMBRO DE 1970

DIRECTOR: A. RUELLA RAMOS
N.º 17 242 ANO 50.º PREÇO 1\$50



NO PERÍODO DE UM ANO

Electricidade: o consumo cresceu só 9,7%

O aumento total de energia eléctrica no País sofreu, em 1969, um aumento de 9,7 por cento em relação ao ano anterior. De acordo com os números inseridos no relatório do Grémio Nacional dos Industriais de Electricidade, aquele consumo,

que, em 1968, tinha sido de 5261 GMh, passou para 5769 GMh no ano passado. Em anos anteriores, os consumos totais registados foram os seguintes: 1967 — 4979 GMh; 1966 — 4720 GMh; 1965 — 4256 GMh.

A taxa de crescimento dos consumos permanentes em 1969 (9,9 por cento) acusa, por sua vez, ligeira subida em relação a 1968 e 1967, anos em que ficou por

(Continua na 19.ª página)



A NOIVA DO DESERTO, Lesley Pressley, de 22 anos, casou-se em Brighton, Inglaterra. Vêmo-la aqui com o noivo, Ali Al Sharif, que possibilitou a sua libertação quando se encontrava retida no deserto da Jordânia, entre os passageiros de um avião desviado pelos palestinos. Os «feddayin» libertaram-na quando souberam da sua ligação com Ali, um súbdito de Bahrein

O sucessor de Gomulka pretende rever a economia e democratizar o partido

VARSÓVIA 21 — (R.) — Os dirigentes comunistas polacos encontram-se agora perante a tarefa urgente de reverem a orientação económica que, segundo o novo chefe do Partido Edward Gierek deu a entender, contribuiu para as sangrentas desordens da semana passada em que mais de doze pessoas morreram e algumas centenas ficaram feridas.

Gierek criticou os «conceitos errados» da política económica até agora seguida ao discursar pela Televisão após a sessão plenária do Comité Central que afastou Gomulka do cargo de primeiro-secretário, que ocupou durante 14 anos e derrubou quatro dos doze membros do Politburo, incluindo o marechal Marian Spychalski, que desempenhava as funções de presidente da República. Entre os dirigentes demiti-

dos figura Boleslaw Jaszczuk, o responsável pela reforma e modernização da economia. Jaszczuk era considerado o principal partidário dos aumentos de preços que estiveram directamente na origem das manifestações de protes-

to dos operários de Gdansk e outros pontos do Báltico.

Após a sua eleição para o cargo de primeiro secretário do Partido, Gierek, um antigo mineiro de 57 anos, pro-

(Continua na última página)



IMAGEM INSOLITA NO QUOTIDIANO DE LISBOA: Apesar do frio, e indiferente ao ambiente de festa do Rossio — com as árvores carregadas de frutos brilhantes e coloridos — um jovem lê a revista que lhe fala do seu país distante

LEITOR DO "DIÁRIO DE LISBOA" o regulamento

Publicamos hoje, pela primeira vez, o regulamento da iniciativa com que abrimos o programa comemorativo do primeiro cinquentário do «Diário de Lisboa».

Julgamos que a leitura atenta

deste regulamento resolverá os problemas que nos têm sido postos por carta nos últimos dias, já que se trata dum regulamento muito simples — tão simples como a própria iniciativa que pouco requer dos

participantes apesar de lhes facultar prémios tão valiosos, que um deles — o primeiro — é o maior da história da Imprensa Portuguesa. A partir de amanhã explicaremos

(Continua na página seguinte)

HOJE 48 PÁGS.
VISADO
PELA CENSURA

embaixador suíço poderá ser libertado antes do Natal (Pág. 20)

Homenagem à memória de José Régio

VILA DO CONDE, 21 — O primeiro aniversário da morte de José Régio é hoje e amanhã aqui comemorado.

CICLISMO

Mário Silva: novo técnico do F. C. Porto

O F. C. Porto resolveu um dos problemas mais instantes da secção de ciclismo criando com a saída do técnico francês Hubert Nél. Considerados vários candidatos, para o lugar, o clube azul-branco decidiu-se pelo seu antigo ciclista Mário Silva que, assim, «volta a casa». O contrato deve ser assinado hoje. Ficará por decidir se a actividade de Mário Silva se resumirá à de técnico ou se «acumulará» com a de ciclista.

Francisco Valada no «Ambar»

Outro que regressa. Não a casa, mas a condição de corredor: Francisco Valada. Frustrada a sua contratação como técnico do F. C. Porto, o ex-benfiquista ingressou na «Ambar», como ciclista.

Confraternização de escriturários da CP

Um grupo de ferroviários do Serviço de Fiscalização de Receitas (escritórios de Santa Apolónia) reuniu-se num almoço, num dos restaurantes da capital, dentro de uma linha de tradição que se prolonga há 19 anos e já deu oportunidade a trinta e cinco destas jornadas de convívio, sempre extensivas a familiares.

Nestes 19 anos, tem permanecido inalterável o espírito de camaradagem e amizade que une todos os ferroviários que partilham esta iniciativa.

com o patrocínio da Câmara Municipal.

Hoje às 21 e 30, no Cine-Teatro Neiva será apresentado o filme, de Ernesto de Oliveira, «Os Habitantes da Quarta Casa», representando-se em seguida a peça do grande escritor «As Três Máscaras», pelo Teatro do Instituto Comercial do Porto, numa encenação de Correia Alves.

Amanhã, às 17 horas, na sede do Clube Fluvial Vila-Condense será descerado um busto do poeta, da autoria do escultor José Alexandre.

Nessa cerimónia, usará a palavra, para falar da personalidade e da obra de José Régio, o sr. prof. dr. Orlando de Carvalho, da Universidade de Coimbra.

Continuação da pág. anterior)

os pontos deste regulamento que possam dar origem a dificuldades, motivo por que chamamos a atenção de todos os interessados para a vantagem que têm em seguir diariamente as notícias que publicamos a respeito desta iniciativa.

REGULAMENTO

- a iniciativa é aberta a todos os leitores do «Diário de Lisboa» residentes no continente.
- o leitor deverá recortar e preencher o cupão-duplo que estamos a publicar e onde deverá inscrever o seu nome e morada, a localidade onde reside, e facultativamente, a profissão e o número de telefone e ainda a tabacaria ou o vendedor a quem

DE ONTEM PARA HOJE

UM MORTO E DOIS FERIDOS

Na Av. António José de Almeida, um carro (foi embater violentamente em duas árvores, voltando-se depois. Morreu o condutor do carro sr. António da Conceição Gonçalves, de 24 anos, de Silves, Tondela, e morador em Moçimboa da Praia, Moçambique. Feridos ficaram o empregado no comércio sr. Fernando da Conceição Carvalho, de 27 anos, morador na Rua da Padaria, 7, e o soldado do R. A. L. 1 Manuel da Silva Gouveia, de 24 anos.

FIO ROUBADO

Um carro (foi embater violentamente em duas árvores, voltando-se depois. Morreu o condutor do carro sr. António da Conceição Gonçalves, de 24 anos, de Silves, Tondela, e morador em Moçimboa da Praia, Moçambique. Feridos ficaram o empregado no comércio sr. Fernando da Conceição Carvalho, de 27 anos, morador na Rua da Padaria, 7, e o soldado do R. A. L. 1 Manuel da Silva Gouveia, de 24 anos.

A PISTOLA ENCONTRADA EM FAJOSAS

Em Fajozas, Vila do Conde, o Alfredo, o Joaquim Carlos e a Maria Fernanda, respectivamente, de 8,

6 e 7 anos, filhos do oporário fustil sr. João Conceição Esteves, encontraram uma pistola. O mais velho dos irmãos, a brincar com a arma, disparou-a atingindo o irmão Joaquim Carlos, que faleceu pouco depois. Encontra-se o lar humilde e a povoação inteira...

MORTO DE FRIO NOS CAMINHOS DO ALENTEJO

EVORA, 21 — Foi encontrado num valado, próximo de Santa Susana, o corpo de António Carvalho, de 72 anos, há dias desaparecido desta cidade, onde residia em companhia de uma filha.

O septuagenário, que tinha a mulher na companhia, da azelona na vila de Alandroal, fazia tempo quando saiu de casa da filha, de se lhe juntar.

Mas o frio, e o facto de se ter perdido no caminho, puseram um trágico ponto final à sua caminhada.

INTENSIFICAÇÃO DAS RELAÇÕES ECONÓMICAS LUSO-ALEMÃS

Na Associação Industrial Portuguesa, decorreu uma reunião para estudo do desenvolvimento do intercâmbio económico luso-alemão. Foi acordado que se reveste de maior interesse a intensificação das relações eco-

nómicas, privadas entre a República Federal Alemã e Portugal, nomeadamente quanto às trocas comerciais, à cooperação tecnológica e bancária e ao investimento alemão na economia portuguesa, particularmente no sector industrial.

Para o efeito, foi decidido estabelecer uma cooperação estreita entre a Federação das Indústrias Alemãs, a Associação Industrial Portuguesa e a Câmara de Comércio e Indústria Luso-Alemã.

DESTA VEZ SOMOS

O ACONTECIMENTO

adquire o «Diário de Lisboa».

- preenchido o cupão-duplo, este deverá ser remetido para a Rua Castilho, 185-1º - Lisboa - 1, acompanhado de um selo de 1\$00, se pretender que o cartão de identidade de leitor do «Diário de Lisboa» lhe seja de-

volvido pelo correio.

- se o leitor pretender que lhe seja entregue pessoalmente, nos serviços do «Diário de Lisboa», o seu cartão de identificação, não juntará ao cupão-duplo o selo de 1\$00, que se destina, logicamente, a despesas de correio.

— recebido o cupão-duplo, os leitores ficarão classificados por ordem numérica e alfabética. O cartão de identidade receberá o mesmo número do cupão-duplo.

- o cartão de identidade de leitor do «Diário de Lisboa», permite-lhe ficar habilitado a

qualquer das prémios já instituídos e ainda a benefícios de outras iniciativas e promover.

- o leitor do «Diário de Lisboa», para poder receber prémio que lhe for atribuído em sorteio, terá de apresentar leitor habilitado, demonstrando possuir a sua residência o número de «cabeçalhos» do «Diário de Lisboa» correspondentes aos dias de publicação compreendidos entre de Janeiro e 31 de Março de 1971, permitida uma margem de falta de cinco exemplares por mês.

★ Por «cabeçalhos» entende-se apenas a parte da primeira página do jornal donde conste o nome deste e a data de publicação.

LEITOR
DL

Nº _____

Nome: _____
Morada: _____

A gravura reproduz o cartão de identidade de leitor do «Diário de Lisboa»

RECORTE E ENVIE AO «DIÁRIO DE LISBOA»

LEITOR DO DIÁRIO DE LISBOA n.º _____

nome _____

morada _____

localidade _____

telefone (b) _____

profissão (b) _____

(b) Tabacaria, ou vendedor, onde compra o «Diário de Lisboa»

(a) A preencher pelo leitor (b) Facultativo

RECORTE E ENVIE AO «DIÁRIO DE LISBOA»

LEITOR DO DIÁRIO DE LISBOA n.º _____

nome _____

morada _____

localidade _____

telefone (b) _____

profissão (b) _____

(b) Tabacaria, ou vendedor, onde compra o «Diário de Lisboa»

(a) A preencher pelo leitor (b) Facultativo

São estes os dois cupões identificadores que cada leitor do mesmo jornal terá de preencher para se habilitar aos prémios instituídos. No caso de pretender receber pelo correio o cartão de identidade de leitor do «Diário de Lisboa», deverá juntar um selo de 1\$00

A FRANÇA DEPOIS DE MAIO/68

OS EXTREMISMOS PÔEM EM JOGO A LIBERDADE DAS UNIVERSIDADES

No ano passado, as universidades francesas estiveram muito mais calmas que as americanas, alemãs ou italianas. No conjunto, trabalhou-se muito mais e melhor que antes de Maio de 1968. O mesmo está a acontecer desde o começo do presente ano lectivo, apesar das condições deploráveis com que este se iniciou, em certas cidades, no-

meadamente em Paris. Os incidentes de Nanterre, Toulouse e Assas não chegaram a envolver um por cento dos estudantes. As agitações dos últimos dias vão decerto multiplicar-se nas semanas que se aproximam, devido às eleições universitárias. Por agora, tudo leva a crer que se manterão esporádicas e limitadas.

Isso não impede que as universidades francesas estejam ameaçadas de se verem na obrigação de substituírem o seu liberalismo tradicional por um sistema de controlos policial cujo esboço já se inaugurou na U.E.R. jurídica de Nanterre. Alguns temerão que tenham sido os próprios professores a pedir a tutela reitoral, renunciando à autonomia que a história e a lei lhes conferem. Mas não terão certa desculpa estes professores que, há 2 anos, perderam um tempo considerável para manter a ordem?

OS VIGILANTES

Seja como for, quer os vigilantes e a polícia dependam de uma delegação do reitor de um director de U. E. R. de um presidente ou de um deão, o problema continua de

pé: algumas universidades correm o risco de se verem obrigadas a viver permanentemente sob a protecção de «vigilantes» e polícias. Quando

exercer por razões políticas, quer o impedimento venha do Governo, quer de grupos privados. Se um professor é obrigado a calar-se, todos se

que os professores têm mais consciência das condições de existência da universidade. Mas nem as suas declarações soenem nem as suas greves de solidariedade bastam para acalmar os comandos decididos à sabotagem. O apelo aos «vigilantes» e aos polícias impõe-se contra os sabotadores, em último recurso.

Por MAURICE DUVERGER

(Exclusivo «Le Monde» - «D. L.»)

alguns pequenos grupos violentos — de extrema-esquerda, como em Nanterre, Vincennes e Toulouse, ou de extrema-direita, como em Assas — pretendem impor a sua lei, não há outros meios de assegurar o normal funcionamento do ensino superior.

O funcionamento das aulas torna-se impossível, se os professores são impedidos de

arriscar ao mesmo, por sua vez, é essencial que o sr. Foyer possa dar as suas aulas em condições normais, como era essencial que Gaston Yéze o pudesse fazer, em 1935. É lamentável que o segundo não tenha recebido então o apoio dos seus colegas. É louvável que o primeiro beneficie hoje desse apoio contra a obstrução esquerdista: isso prova

A TUTELA

Por agora, a situação é ainda excepcional: só diz respeito a uma pequena fracção da Universidade de Nanterre, onde os progressos de pacificação nas U. E. R. de Letras compensam, aliás, os da desordem na U. E. R. jurídica. Não se pensa que se vá generalizar, mesmo em Paris, onde a coexistência das novas

(Continua na 2ª página)

PRENDA DE NATAL

Entrei para comprar cigarros. A empregada atendia um homem tipicamente calvo, vestido de escuro. Tinha um ar de burocrata de segunda, amarelado e tustoso, e deambulava, no balcão, um pacote relativamente volumoso.

Enquanto aguardava, entreteve-me a olhar os títulos dos jornais estrangeiros, as capas dos magazines berrantes. A certa altura a conversa do homem chegou-me aos ouvidos, com muitos erros e esses.

— Está a ver a senhora? Como já não é perfeito licença de isqueiro, resolvi oferecer-lhe um à minha esposa. Erra natural que ficasse contente. Penso que é bonito. A senhora não acha?

(Era um isqueirinho vermelho, muito pequenino, preso por um cordão a uma caixa de cigarros. Um horror!)

A empregada da tabacaria, magra, de óculos, com um ar impassível, comentou:

— Sim, é próprio para senhora. — Está a ver? Pois erra. Mas o pior é que, quando disse à minha... senhora que lhe ia oferecer um isqueiro, ela ficou muito aborrecida. A minha... mulherre

confessou-me, então, muito triste, que comperrarra um isqueiro parra me oferecerre como prenda de Natal. Sabe a senhora? Nunca usei isqueiro, e ela perreparava-se parra me fazerre a surreperrra! Erra este.

(Mostrou um isqueiro niquelado, que cheirava a lata. Um isqueiro barato.)

A empregada, sempre impassível, disse apenas:

— Vendem-se muito. — Pois, O aborrecido é que, entretanto, os meus dois filhos, casados, nos ofereceram, como prenda, mais isqueiros. Dois parra mim e dois parra a minha... esposa.

(Estendeu no balcão mais quatro isqueiros a gás. Razoáveis. Os outros eram a gasolina.)

— Estes são bons — disse a empregada, com um olhar sabedor para a mercadoria.

— E querre saberre o melhorre? Ontem, na festa da emperreza onde eu e a minha... senhora terrabhamos, o'errecerram-nos... mais quáterro isqueiros: da gerência dois, um parra mim, outerro parra minha... mulherre; do pessoal me-

norre um parra mim e dos emperregados da secção que cheffo, outerro parra mim.

— Isso é muita coisa! — disse, já com um sorriso, a empregada.

O homem tirou do bolso um isqueiro dourado, das boas, e confessou:

— E eu tinha comperrado este parra mim. Está a verre o aborrecimento.

Apeteceu-me oferecer outro isqueiro ao homem, para completar a dúzia e para fechar aquela linguagem de erros e isqueiros.

O homem, agora, falava baixo: — Pois, pois. Veja se os vende o melhorre possível. A meus, Combinado?

A empregada pegou no embrulho dos onze isqueiros e escondeu-os debaixo do balcão.

— Vamos a ver. — Boa tarde — despediu-se o homem calvo.

— E o senhor? — Era a minha vez.

— Pórrreto. — Como? — Um masso de Porto, por favor.

A empregada e eu rimos à gargalhada.

MANUEL DE AZEVEDO

NOTA

ELOS QUE NÃO SE ROMPEM

POUCAS PESSOAS SE LEMBRARÃO de haver um elemento patrimonial que não se consome. Pelo contrário, quanto mais se usa, mais se valoriza. Temos aí em Lisboa a Sociedade de Defesa da Língua Portuguesa, há poucos dias ao Porto a Liga de Profilaxia Social incluiu no seu quase ininterrupto programa de conferências uma de um especialista votado às mesmas intenções, o ministro da Educação referiu no seu discurso de há dias a importância que julga de atribuir à iniciativa do prof. Cintra sobre o que deva considerar-se o «português básico», um elemento activo do movimento separatista da Guiné vem prestar declarações sobre a importância e prestígio da língua portuguesa entre os povos guineus sujeitos à influência ou comando de Amílcar Cabral.

A informação encontra-se nas declarações recolhidas por um enviado especial da ANI e prestadas por um antigo responsável do PAIGC (Partido Africano de Independência da Guiné e Cabo Verde) para os sectores do ensino e recentemente aprisionado. Tem 26 anos e é balanta. Disse ele ao enviado da ANI: «Os portugueses conseguiram realmente uma profunda inseminação cultural entre os povos da Guiné. Por isso mesmo os livros de ensino do PAIGC, embora impressos na Rússia ou noutros países da cortina de ferro, estão evitados das manifestações de portuguesismo que neles deixam os seus autores». E refere, em abono da sua asserção, uma curiosa série de exemplos em que vem até citada, a Universidade de Coimbra.

É curioso referir alguns desses exemplos: «Nos problemas de aritmética, as distâncias são dadas entre cidades portuguesas, como Lisboa e Porto. No estudo das ciências apontam-se exemplos portugueses — cita-se, por exemplo, que um dos melhores calcários é o mámore metropolitano, como é de Estremoz e Vila Viçosa. Como exemplo de uma cidade universitária apresenta-se Coimbra, numa bela descrição». E como comentário, o de próprio prisioneiro balantar: «O único elo capaz de ligar os diversos povos da Guiné, na opinião do PAIGC, é o português, que por isso é a Língua oficial do partido e é ensinado nas escolas de mate às crianças e também aos adultos que se destinam aos quadros». Isto merece realce e reflexão, julgamos nós.

Quando os povos encontram na unidade linguística o instrumento de expressão da sua cultura, dão-se conta de que dispõem de uma riqueza de que nem sempre têm toda a consciência. Quem se quer esquecer dos problemas que de tempos a tempos acordam na Bélgica as rivalidades suscitadas pelo bilinguismo que divide ao meio um pequeno país? Por nós temos a impressão de que a importante e significativa resenha distribuída pela ANI aos jornais portugueses seus assinantes não colheu do público leitor aquela atenção que o seu conteúdo profundo deveria suscitar. São as raízes profundas que nos ligam, aquelas que poderão resistir às contingências do tempo, uma herança indestrutível onde vêm os nomes de Gil Vicente e Camões, Vieira, Eça e Camilo, Pessoa, Aquilino.

Dois escritos de nome português, dois grandes nomes da literatura de Língua portuguesa, Ferreira de Castro e Jorge Amado, apareceram agora juntos como vencedores do Prémio Gulbenkian de Latindade (prosa) conferido pela Academia do Mundo Latino. Quem se lembra entre nós de considerar Jorge Amado um escritor estrangeiro? Tanto ou tão pouco como ontem mesmo o prof. Silva de Azevedo, da Universidade de S. Paulo, recordava no «Diário de Notícias» o que é no Brasil o verdadeiro culto por Eça de Queiroz e pelas coisas portuguesas. Quem lembra hoje que desde 1922 o Brasil se separou politicamente de Portugal, saltando nas margens de Ipiranga o brado histórico? A comunidade espiritual sobrevive a tudo o mais e bem se pode dizer que não há júbilo nem angústia de um dos lados do Atlântico que com o mesmo ardor não seja sentido também no outro lado.

Administração de Propriedades BANCO DO ALENTEJO



COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

ADMITE-SE PESSOAL PARA O SERVIÇO DO TRÁFEGO

Exige-se: Idade até aos 35 anos
Serviço militar cumprido
4.ª classe

Oferece-se: Emprego estável
Vencimentos actualizados
Subsidio de férias, gratificação de Natal e outras regalias sociais.

Admite-se também pessoal em REGIME DE TRABALHO EM TEMPO PARCIAL para o mesmo serviço, com idade até aos 45 anos, serviço militar cumprido e habilitações da 4.ª classe. Informações no Serviço de Gestão do Pessoal, na Rua 1.ª de Maio, 103, em St.º Amaro.

Artigos para Brindes

INTERESSANTES NOVIDADES EM ARTIGOS DE TODOS OS GÉNEROS PRÓPRIOS PARA

BRINDES DE NATAL

Encontra V. Ex.ª a maior diversidade, aos preços mais vantajosos, na casa

«AU BON MARCHÉ»

44, Rua de Assunção, 47



ALFREDO DUARTE, LDA.

(AUTO LUSITÂNIA)

Comunica a todos os clientes, fornecedores e público em geral, que em virtude da quadra de Natal e da Festa dedicada aos filhos dos seus colaboradores, todos os seus escritórios e serviços de vendas, se encontram encerrados a partir das 13,00 horas do próximo dia 23, só reabrindo na segunda-feira, dia 28.



CASA DA
COMÉDIA

Marçães
1 677.99
Hoje e todas
as noites,
às 22 h.

A CABEÇA
DO BAPTISTA
LAÇO DE SANGUE
SACRILÉGIO

de VALLE-INCLAN
(Maiores 17 anos)
Subsidiado Fundo Teatra

O cinema americano está mesmo em crise

HOLLYWOOD, 21 — (A. N. I.) — A indústria cinematográfica norte-americana está à beira da extinção — este o grito de alarme de alguns dirigentes, que levou o Sindicato dos Técnicos de Cinema a examinar a situação.

O sindicato, que conta uma elevada percentagem de desempregados entre os seus

filhados, manifestou-se contra a produção no estrangeiro de filmes norte-americanos e declarou-se a favor de uma boicotagem a estas películas. Entretanto, pediu subvenções oficiais para incrementar a produção nos Estados Unidos.

**DIMINUI
A FREQUÊNCIA
DOS CINEMAS
FRANCESES**

PARIS, 21 — (A. N. I.) — As estatísticas mostram que a frequência nos cinemas franceses, entre 1965 e 1969, sofreu uma redução de 29 por cento. Suportaram o revés sobretudo os filmes franceses, norte-americanos e ingleses, enquanto os italianos (excluídas as coproduções franco-italianas) registaram um aumento particular de 38 por cento.

AS QUINZENAS DO BOM CINEMA

apresentam

QUINZENA WALT DISNEY

DEDICADA
ÀS CRIANÇAS
DE LISBOA

HOJE: (M/12 anos)

—DESERTO
MARAVILHOSO

DIA 23: M/6 anos

—O LIVRO
DA SELVA

DIA 24: M/6 anos

—OBRAS - PRI-
MAS DE
WALT DISNEY

DIA 28: M/6 anos

—AS AVENTU-
RAS DE
PETER PAN

DIA 30: M/6 anos

—A GRANDE
PARADA DE
WALT DISNEY

DIA 31: M/6 anos

—A GATA
BORRALHEIRA
(Última exibição
em Portugal)

cinema

MONUMENTAL

pelas 18.45

(NOTA: Enquanto estiver em exibição o filme A Filha de Ryan, as sessões das Quinzenas iniciam-se pelas 18.45 h.)

PRIMEIRAS EXIBI- ÇÕES

«O REI DOS URSOS PARDOS»

TÍTULO ORIGINAL:
«King of Grizzlies»
REALIZAÇÃO: Ron Kelly, 1969 (E. U. A.);
PRODUÇÃO: Walt Disney (technicolor).
INTERPRETES: John Yeno, Chris Wiggins, Hugh Webster, Jack Van Evera, etc.
DISTRIBUIÇÃO: Sif;
ESTREIA: Cinema Estúdio (19-XII-1970).

Estúdios Walt Disney insistem no mesmo género de produção, mesmo depois da morte do «mestre». Ou seja: das «maravilhas da natureza» nada mais retém do que a «lei da selva». Para sobreviver, necessário se torna arreganhar os dentes ao vizinho. E se arreganhar os dentes não basta, as soluções drásticas não se fizeram para outra coisa: mata quem não quer morrer e a ideia tanto serve para ursos como para homens. Estúdios Walt Disney continuam, assim, a distribuir generosamente entre a miudagem de todo o mundo (e suas excelentíssimas famílias) o salutar princípio que faz da sociedade americana uma monstruosa maratona por um lugar ao sol. «O Rei dos Ursos Pardos» vem exemplificar mais uma vez a filosofia reacçãoarista do «mago» e seus sequazes. Com a agravante de que, desta feita, nem os desenhos animados salvam e conjunto ou lhe introduzem qualquer nuance de originalidade ou invenção.

Ron Kelly, o realizador, limitou-se a filmar uma aventura de ursos, onde ele participa activamente, quer através de uma montagem mistificadora e aldrabona, quer ainda mercê de uma narrativa insuportavelmente medíocre.

Haverá quem diga que as crianças gostam e aplaudem o riem. Da sua inocência se aproveitam.

LAURO ANTONIO



SALVADOR

Com a colaboração especial de
MARIEMA



FLORBELA



C. COELHO

Pela 1.ª vez em revista
MARIA DO CÉU GUERRA

NO TEATRO T 37.64.37 VARIEDADES

Às 20.45 e 23 horas (Adultos)

**UM GRANDE
ÉXITO POPULAR**

A SUPER-REVISTA

«...E O ZÉ
FAZ TUDO!»

DUAS HORAS A RIR!

A atracção nacional DUO OURO NEGRO

5.ª-FEIRA NÃO HÁ ESPECTÁCULO

TEATRO DA TRINDADE

F. N. A. T.

Telef. 320000

Hoje às 21.45 horas (Adultos)

As peças de E. Ionesco

«O Novo Inquilino»

e

«O Rei Está a Morrer»

Pela Companhia do Teatro Nacional D. Maria II

5.ª feira, Véspera de Natal

—Descanso da Companhia

TEATRO VILLARET

HOJE, DESCANSO
DA COMPANHIA

GRUPO DE ACÇÃO
TEATRAL

AMANHÃ, ÀS 21 HORAS e ÀS 23 HORAS

«SEXTA-FEIRA, 4 E UM QUARTO»

COMÉDIA para maiores de 17 anos

MARIA VITÓRIA

ADULTOS

• Hoje às 20.45 e 23 horas

A REVISTA EM QUE
A «VEDETA» É O RISO!

• GIUSEPPE BASTOS e VASCO MORGADO apresentam, EM PLENO ÉXITO, OS POPULARES ARTISTAS:

• JOSÉ VIANA • AIDA BAPTISTA
• BARROSO LOPES • DORA LEAL

NA SENSACIONAL REVISTA DA GARGALHADA:

• **PIMENTA NA LÍNGUA!...**

UM EXTRAORDINÁRIO SUCESSO. COM:

• NICOLAU BREYNER

A SIMPÁTICA ACTRIZ

• ANITA GUERREIRO

A ATRACÇÃO

• RONY VALY

E NO «COMPRE»:

• OCTAVIO de MATOS

A FRENTE DE UMA GRANDE COMPANHIA
E DE UM ÓPTIMO «BALLET»
INTERNACIONAL!

• AVISO: — ESTA SEMANA, O DIA DE
DESCANSO DA COMPANHIA, É NA
5.ª-FEIRA, 24, VÉSPERA DE NATAL!

• 6.ª-FEIRA (DIA DE NATAL)
«MATINÉE» ÀS 16 HORAS



ANITA
GUERREIRO
no «Fado»

Restaurante típico O FAIA



Maiores de 17 anos

Na passagem do 24.º aniversário, que hoje se celebra, a direcção desta casa típica agradece a quantos, com a sua colaboração, amizade e presença, contribuíram para o seu prestígio e a todos sauda gratamente desejando-lhes UM FELIZ NATAL E UM NOVO ANO DE PAZ E DE PROSPERIDADE

LUCILIA DO CARMO (a expressão mais genuína do fado) apresenta hoje e todas as noites Tristão da Silva, Maria Albertina, Maria do Rosário e Maria Lisboa com acompanhamentos à guitarra por Fernando Freitas e Ilídio dos Santos e à viola por Orlando Silva e Vítor Ferreira — Grupo de Bailados e cantares de Portugal

UM BOM SERVIÇO EM AMBIENTE DE CORDIALIDADE
TEL. 369387/321923

VIDA MUSICAL

Concerto coral e sinfónico nos Jerónimos

As comemorações do V Centenário do Nascimento de Vasco da Gama culminam com a realização de um con-

IMAGEM DO DIA

Entra hoje na 8.ª SEMANA de exposições o grande êxito actual do TIVO, «O ÚLTIMO ADEUS» realizado por VITTÓRIO DE SICA na União Soviética e na Itália. Além do nome do realizador que, como de costume, recorreu à colaboração do célebre argumentista Zavattini, «O ÚLTIMO ADEUS» dispõe de um elenco extraordinário, encabeçado por alguns artistas célebres: SOPHIA LOREN, MARCELLO MASTROIANNI e LUDMILA SAVELYEVA.

Durante esta semana de festas, «O ÚLTIMO ADEUS» será exibido aos preços normais do TIVO-LI.

certo coral e sinfónico de música portuguesa, esta noite, às 22 horas, no Mosteiro dos Jerónimos.

Actua na primeira parte o Coro Polyphonia, sob a direcção do cantor-mor, dr. José Augusto de Alegria, com o seguinte programa: 1 — Salve Regina, a 4 vozes, do P. Diogo Meigs; 2 — Sanctus (a missa ab initio — Frei Manuel Cardoso; 3 — Intelligi (motelo a 4 v.) — P. Estêvão Morago; 4 — Benedictus — P. Duarte Lobo; 5 — Adjuva-nos (motelo a 4 v.) — D. João IV; 6 — Natus et Nobis (villancico latino — anónimo de Coimbra; 7 — Dadne Albricias, a 4 v. — do cancionero de Upsala; 8 — Pastorico — chansoneta a 6 v. — D. Pedro de Cristo; 9 — Ay mi Dios (chansoneta a 4 v.) D. Pedro de Cristo; 10 — Riu, Riu, Chiú, villancico ao Menino, do cancionero de Upsala.

A segunda parte é preenchida com a Sinfonia n.º 3, em dó, de Joly Braga Santos, executada pela Orquestra Sinfónica da Emissora Nacional dirigida pelo maestro Silva Pereira.



Burton de la Mancha

RICHARD BURTON É «D. QUIXOTE»

LONDRES, 21. — (A. N. I.) — Anuncia-se em Londres que Richard Burton será «D. Quixote» num «filme colossal», a rodar em Espanha em Abril do próximo ano. O actor israelita Topol terá a seu cargo o papel de «Sancho Pança», assinando a realização Peter Yates.

no Natal ofereça um disco utilizando o cheque-disco*



*O cheque-disco é a possibilidade de oferecer discos sem recelo de cair em repetições. Quem o recebe é quem escolhe, tendo ao seu alcance os êxitos das mais qualificadas marcas mundiais.

COLUMBIA • PARLOPHONE
VOZ DO DONO • DECCA
CAPITOL • LONDON

A venda nos revendedores habituais e em

VALENTIM DE CARVALHO
C/ BARL

Em ALGÉS o «DIÁRIO DE LISBOA» vende-se na tabacaria do Café Caravela d'Ouro

As pessoas provam o Ballantine por ser um Whisky famoso



Depois ficam cativadas pelo seu paladar.

IMPORTADO DIRECTAMENTE DA ORIGEM

AGENTES:

J. A. da COSTA PINA, Ld.ª

Rua do Alecrim, 73 — LISBOA
Telef. PPC (4 linhas) 32 00 31/4

COSTA PINA & VILAVERDE, Ld.ª

Rua do Bonjardim, 420 — PORTO
Telefones 2 65 62 - 3 22 28 - 3 52 21

Natal 70

Uma boa prenda pode ser um bom disco

Aqui tem outra* sugestão



Realizado por Luís Filipe Costa, o LP «A Década de 60» é um autêntico jornal radiofónico de dez anos da história do Mundo. «A Década de 60» interessa a jovens e a adultos.

A venda em todo o País

* As «outras» sugestões têm os nomes de: «Aguaviva», um LP de canções e poesia dirigido por Manolo Diaz. E Paco Ibañez, da série Poesia Espanhola, também já à venda em todas as discotecas.

Teatro Maria Matos

(Maiores de 17 anos)

temperatura confortável 5.ª SEMANA

SE VOCÊ PODE IR AO TEATRO A SEGUNDA - FEIRA APROVEITE HOJE ÀS 21.45 HORAS para ver

Notabilíssimo desempenho da Companhia do T. M. M. com Irmãos Coello no protagonismo



O Inocente

HOJE

ÀS 21.45 HORAS

TEATRO GIL VICENTE

CASCAIS — Telef. 280919

A COMPANHIA DO TEATRO EXPERIMENTAL DE CASCAIS Apresenta hoje e todas as noites, às 22 horas SOTOBA KOMACHI de YUKIO MISHIMA tr. ORLANDO NEVES

BREVE SUMARIO DA HISTÓRIA DE DEUS de GIL VICENTE Encerrado às 21.45 horas p. descanso da companhia ADULTOS

COLISEU

HOJE, ÀS 21.30

(Maiores de 6 anos)

ESTREIA

GRANDE

COMPANHIA

DE

CIRCO DO NATAL

AS MAIORES ATRAÇÕES

BILHETES À VENDA

AKAI

SÍMBOLO DA TÉCNICA EM:

• alta-fidelidade

• gravadores de som

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:



Ondex-Representações Electrónicas, Lda

escrit. e exposição: CAMPO DAS CEBOLAS 39/A 42 TELEF. 864788-864789

serv. técnicos: ARCO DE JESUS 5 TELEF. 861510 — LISBOA

A. M. ALMEIDA S. A. R. L.

Comunica a todos os clientes, fornecedores e público em geral, que em virtude da quadra de Natal e da Festa dedicada aos filhos dos seus colaboradores, todos os seus escritórios, serviços de vendas e oficinas, se encontram encerrados a partir das 13,00 horas do próximo dia 23, só reabrindo na segunda-feira, dia 28.



CRÓNICA DE UM DOMINGO CRÓNICO

por MARIO CASTRIM

CRÓNICA DE UM DOMINGO CRÓNICO

Quasi é perto como uma pomba mansa.
Alaga-nos as mãos com a promessa
de um grande azul de mar. Uma esperança
de volta do Inverno se atravessa.
Não é próprio do Sol a desesperança;
não se diga que o é do Homem. Homens!
Resistir, eis! Era o que mais faltasse!
Não quero ser a nódoa da classe.

Por isso, quando o Sol se debruçou
na varanda e me fez brandas propostas.
foi campo verde; a fonte que acordou
as ondas frias, com a distância das costas;
eu lhe disse. «Desculpa, mas não vou,
pois me fazes assim, que me desgostas.»
Tornou ele com trémulo sorriso:
Perdeste o riso, pá, perdeste o riso!»

Carreguei no botão da minha estrada,
abriu-se-me a via do Além.
É a música a subir ou a madrugada?
É o Bernestein amigo que aí vem
a desfazer a meada complicada
que o sagrado da música ainda tem.
Nunca nenhuma arte se afivela:
há só que respirar para tê-la.

Um passo mais e estamos no Oeste
na vasta pradaria pedregosa.
Nenhum mundo é amável como este.
Sê bem-vindo, viajante, d'Ponderosa!
Aquí não há balázios nem há peste;
aqui morrer sabe ao cheirar da rosa:
nem cavalos, nem setas, nem xerife:
a Ponderosa é um florido esquife.

Em lugar do vaqueiro que malista
e dos ladrões barrentos do quilé,
há todo o sonho bom de uma menina
que nada quer senão fazer ballets.
Pelos saloões doce bailarina
entre esgarças de véus pontalhe o pé.
Há de ser grande bailarina à roda
— garante o Hosse que sabe da poda.

A Ponderosa, irreal como um desejo
de asas, é longe, além de tudo. Assim
regressamos aqui ao Alentejo:
ao branco, ao humus, ao folclore, ao fim.
A mim, que tanto cuido o meu bocejo,
ah, não me tirem o folclore a mim.
Tomaz Ribas, repórter! Bem rapaz...
Bem certo: não imitem fret Tomás...

É terra, o Alentejo, mas é terra
sagrada, etérea — é a da Promissão
também seu nome anda pra aí na terra
como o vero «ceteiro da Nação».
Nenhum problema ali lhe move guerra:
tudo vai bem e corre de feição.
O Alentejo não se cansa, e a
alma pura baloia na distância.

Por isso, Tomás Ribas, pra entreter
o ócio total enquanto a Terra gira,
interroga, discute, quer saber
sobre o berço que deve ter o vira.
Se alguns dizem que o norte deve ser,
garante que o país inteiro vira.
E tal afirmação sustenta, esperto,
d'lança ou d'espada, em campo aberto.

Passo à TV Rura, do engenheiro
Veloso, sempre entusiasmado, o tal
que a sorrir na TV foi pioneiro.
Corre de Norte a Sul o Portugal
pra nos mostrar, com seu riso fruteiro,
que é preciso ver bem o que é real:
estamos na produção — tarefa imensa! —
muito pior que muita gente pensa.

Fomos com ele a uma vacaria
e de repente o nosso espanto estava:
imaginem, meus caros, que hoje em dia
já não se pode nem mamar na vaca!
É de uma teta, presa a um tubo, e fria
que o vitelinho o alimento saca;
com uma fúria tal, com um arremedo
que a uns faz rir e a outros mole o medo.

Medo tenho eu de tais vitelos, tais
bocas famintas, apressadas, loucas.
É porque tais vitelos comem mais
que dão meros aos queizos outras bocas.
Sê lhes ralhámos, armam vendavais
ou fazem, ao passar, orelhas moucas.
E no entanto ou eles se moderam
ou desta pobre vaca a que é que esperam?

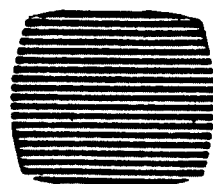
Domingo avança, o dia é moribundo.
Entretanto, na pedra onde trabuco
há um milionário mesmo do outro mundo:
é humano, é simpático, é... maluco,
toca trombone, é poeta, é vagabundo,
e não é nada, mesmo nada, eunuco.
Ai assim, sim. Assim está mesmo, à vista
a graça de se ser capitalista.

A noite, que de estrelas miú se adorna,
tem mais uma e o seu alcance pese-o
ouvindo-o porque deixa e porque torna
a balança discurso no trapézio,
Janot, Almeida, Napoleão, Albino.
Que erudição! Não é este Neméstio,
que eu prefiro, este assim que o sério tenta
ao nível tão sem nervo da sobeita.

Finda o serão e finda, com um arreto
sem préstimo, sem graça e sem desgraça,
sempre o rapaz, sempre o rapaz da moto
que passa na estrada — e quando passa
não: passa vendaval nem terramoto,
passa a vida de Entrudo e de caraça:
a América da fita, velha e calma,
com tanta gente e é um deserto de alma.

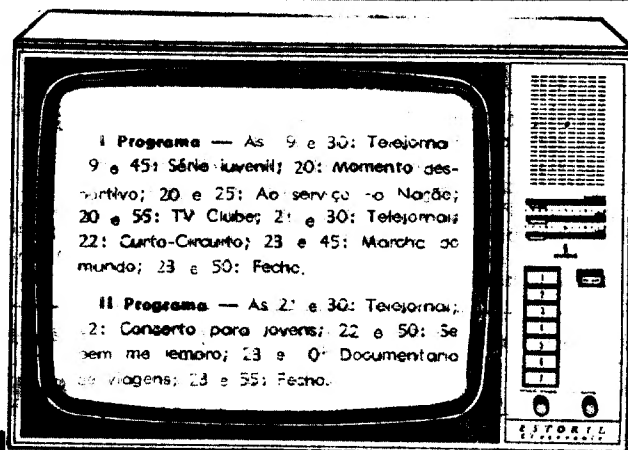
O espectador, às vezes, fica tolo
se a violência fútil e desgarrada
outras, a alma se transforma em bota
na fúria emocional e na algazarra.
Nos caminhos cruzados que consola!
Ali, é calma o grito, é fúria a farra.
Ali não haja pressa, minha gente;
estupidificamos lentamente.

Não mais, musa, não mais, que já estou vário,
perdido no temor do desencanto.
Morre um domingo mais no calendário,
e morre um sonho mais no meu espanto.
Sei que amanhã, ao meu doer contrário,
aqui estarei, aqui estarei, no entanto.
Porque dentro da voz o amor insista o
e apenas sei que é só do amor que eu falta.



TV dia a dia

HOJE PODE VER



SIEMENS ESTORIL
electronic

AMANHÃ PODE VER

I PROGRAMA — 1.º Período — 12 e 45: Abertura e Desenhos animados; 13: Cinematográfico; 13 e 15: Série Juvenil; 13 e 45: Telejornal; 14: Fronteiras do Amanhã; 14 e 15: Logo à Noite; 14 e 20: Fecho.
2.º Período — 19: Abertura e TV Educativa; 19 e 30: Telejornal; 19 e 45: Desenhos animados; 20 e 15: Auditório Musical, transmissão gravada no Teatro Rivoli, do Porto. 9.ª Sinfonia de Beethoven, pela Orquestra Sinfónica do Porto, sob a direcção do maestro Silva Pereira. Realização de Alfredo Tropa; 21 e 30: Telejornal; 22: Noite de Cinema, «A lição que não esquece»; 23 e 40: Marcha do Mundo; 23 e 45: Meditação e Fecho.
II PROGRAMA — 21 e 30: Telejornal; 22: «Dick Powell Show» (no I Programa em 28-4-63); 22 e 45: Carta de Espanha; 23: Convergência (no I Programa em 18-12-70); 23 e 25: Fecho.



TUDOR

pilhas para força motriz

MOBILIÁRIO MODERNO TIPO NÓRDICO

Para quartos, salas de jantar e de estar. Grande variedade de mapas e sofás estofados em tecidos exclusivos.

A melhor qualidade
Aos melhores preços

Exposição e vendas na:

Avenida Almirante Reis, n.º 30-C — Lisboa — Telefone 831150

Rádio

PROGRAMA DO DIA

EMISSION — 1.º Programa — 451 m — 665 kc/s. — As 16: Notícias; 6 e 05: Que quer ouvir?; 6 e 30: Programa da tarde; 7 e 05: Transmissão dos militares em serviço na província da Guiné; 8 e 05: Novos ritmos; 8 e 20: «Falcão», Programa Juvenil, por Odette de Saint-Maurice; 8 e 50: Novos ritmos; 9 e 45: Rádio Rural — Música, só música; 20: Diário Sonoro; 20 e 20: Melodias do passado; 20 e 40: 24.º Episódio do Folhetim «Espendor da Santidade»; 21 e 05: Conjuntos ligeiros; 21 e 40: Vozes ouvindo... Gabriel Cardoso; 22: A Ciência ao Serviço do Homem, pelo dr. António Manuel Baptista; 22 e 20: As nossas melodias; 22 e 50: Conjuntos ligeiros; 23 e 05: Programa da noite; 24: Fecho.

2.º Programa — 397 m — 755 kc/s. — As 5 e 30: Que quer ouvir? — Programa elaborado por Margarida Brando; 17 e 30: O Compositor Interpretando a sua obra; 18 e 18: Sinfonia Brinquedo (Haydn), pela Orquestra Filarmónica dirigida pelo maestro, Herbert von Karajan; 3 e 30: Crítica de Teatro, por Alice Ogando; 18 e 40: Música de facto; 29: Sessão musical; 20: Diário

Sonoro; 10 e 20: O pianista Robert Rietting; 20 e 30: Música Coral Sinfónica; 21: Concerto pela Academia de Instrumentistas da Emissão Nacional. Quinteto constituído por: Maria Ivo Pires Nêth, piano; Leonor de Sousa Prado, violino; António Lima, violino; Fernando Afonso, viola; Maria José Falcão, violoncelo; 21 e 31: Música e Músicos Portugueses, por Sora Barreiros; 22 e 50: Fecho. Programa MF 2—94,3 mc/s. — As 23: Festival de Bayreuth de 1970 (gravações cedidas pela Rádio da Baviera); 23 e 23: Fecho.

RÁDIO CLUBE — 290,3 m — 034 kc/s. — As 6 e 04: Programa C. D. C.; 18: Ela e o seu mundo; 18 e 21: Um solista; 18 e 30: Lisboa à tarde; 19 e 15: Contraponto; 9 e 30: Rádio-Jornal; 9 e 45: Língua portuguesa pelo professor Vasco Botelho de Amaral; 20 e 10: Dimensão turística; 20 e 30: Sessão 7; 20 e 45: Isto é Brasil; 21 e 03: Alegria no Trabalho; 21 e 32: Impacto; 22 e 30: Quando o telefone toca; 23 e 05: Grande roda; 0 e 02: «P. B. X.»; 2: Contacto; 3 e 02: A noite é nossa; 6 e 02: Diário rural; 03: Tótem. Modulação de frequência — 97,4 mc/s. — As 16 e 04: Programa C. D. C.; 17 e 57: O nosso programa; 19 e 04: Em órbita; 21 e 02: Boa noite em FM; 22 e 02: Programa à G8-G8; 0 e 02: Em órbita-dois; 1 e 02: Banda Sonora; 2 e 02: Perspectiva; 3 e 02: Fecho.

Emissão de Miramar — 383,6 m — 782 kc/s. — As 16 e 04: Programa C. D. C.; 18: Depois do chá; 18 e 30: Ela, o seu mundo; 18 e 45: Matinéa teatral; 19 e 03: Miscelânea; 19 e 17: ...Dirige o ritmo; 19 e 30: Estudo 64; 20 e 10: Norte

BARROS
a qualidade à sua mesa



VINHO DO PORTO

Distribuidores no Sul:

FERREIRA
& SILVA, LDA.

Rua de S. João da Praça,
9-A — LISBOA-2

ESTUDANTES!
IV CONCURSO ESCOLAR
DE PINTURA E DESENHO
CISNE

RECEPCÃO: ATÉ 31/MARÇO/71

METEOROLOGIA PELA TV NO AEROPORTO DE LISBOA

Aeroporto da Portela: os pilotos vão poder servir-se, a partir de Março do próximo ano, de um serviço meteorológico televisionado em circuito fechado.

Por identificar um homem atropelado mortalmente

Continua por identificar o homem, aparentemente ter 40 anos, que ontem foi atropelado mortalmente por uma camioneta perto de Alenquer. Conduzido ao Hospital de Vila Franca de Xira dada a gravidade do seu estado veio para São José, onde chegou já sem vida, sendo o seu corpo removido para o Instituto de Medicina Legal onde se espera alguém que o identifique.

QUEM ACHOU?

Entre a Rua Castilho e a Rua do Salitre, um motorista perdeu o capacete e os óculos que utiliza habitualmente no seu trabalho. Por nosso intermédio pede a pessoa que os achou o favor de os entregar no nosso jornal.

Para que semelhante projecto se concretize o Conselho Administrativo do Aeroporto foi já autorizado a celebrar um contrato no valor de 821 278\$00 para instalação da primeira fase do sistema de difusão de informações meteorológicas, «sistema existente na maioria dos aeroportos estrangeiros», como nos disse o eng.º Almeida Campos, chefe do Departamento de «Controlo e Tráfego Aéreo».

O sistema de difusão de informações meteorológicas será constituído por três circuitos ligados entre si, mas situados em três locais diferentes: edifício da Torre e Centro de Tráfego Aéreo de Lisboa, actual aerogare e futura aerogare.

Na primeira fase pretende-se sómente adquirir e instalar o equipamento necessário no edifício da Torre e no Centro de Tráfego Aéreo de Lisboa, bem como no Anexo C do Hangar 5 da Direcção Geral da Aeronáutica Civil, localizado na área do Aeroporto.

A primeira fase do sistema deverá permitir a sua ampliação para as outras duas fases: a segunda será adjudicada em Abril próximo, e a terceira quando a futura aerogare estiver pronta. Disse-nos o

eng.º Almeida Campos:

— Pretende-se transmitir simultânea e permanentemente informações meteorológicas escritas ou desenhadas, a partir do Posto de Observação Meteorológico, para a Torre de Controlo, Centro de Tráfego Aéreo e sala de operações do Hangar 5.

As informações, em princípio, serão substituídas de seis em seis horas — e cada televisor deverá ter a possibilidade de seleccionar seis canais correspondentes às diferentes câmaras (três na primeira fase). As câmaras devem permitir a transmissão de textos escritos em televisor e desenhos com linhas fixas.

Presentemente, estuda-se uma data para instalação de cabos relativos à primeira fase de concretização do sistema difusor de informações meteorológicas em circuito fechado.

CASA DO CONCELHO DE IDANHA-A-NOVA

Esta noite, às 21 e 30, decorre, na Casa do Concelho de Idanha-a-Nova, a assembleia geral ordinária para eleição dos novos corpos gerentes para o biénio 1971-72.

TOTOBOLA: cerca de 300 trezes!

O elevado número de concorrentes que se vem verificando demorou, mais uma vez, o escrutínio do Totobola de ontem. Um pouco antes das treze horas, já estavam apurados 239 votantes, supondo-se que o número de «trezes» ande à volta de 300.

Os «dozes» atingidos até aquela altura era já de 4630, número que deverá subir ainda bastante.

APROVADOS OS ESTATUTOS DO GRÊMIO NACIONAL DAS EMPRESAS MINEIRAS

Acabam de ser aprovados os estatutos do novo Grémio Nacional das Empresas Mineiras, organismo que terá a sua sede em Lisboa e resulta da iniciativa e do patrocínio que a Corporação da Indústria, dentro das suas atribuições regimentais, dispôs ao sector.

O novo organismo abrangia todas as empresas que, no território metropolitano, exercam actividade na indústria mineira. Entretanto a Comissão Directiva tem a seguinte constituição: eng.º Sousa Byrne, presidente (em representação da Empresa Industrial Carbonífera e Electrónica); dr. Calheiros Velloso (Beralit Tin and Wolfram); eng.º Gonçalves Faria (Empresa Carbonífera do Douro); eng.º Baptista Russo Belo (Sociedade Mineira de França); sr. Cruz Abarraque (Empresa Técnica e Administrações); eng.º José Menezes (COFENA — Companhia de Ferro Nacional); eng.º Azevedo Coutinho (Companhia Anglo-Portuguesa de Caolinos); e eng.º Soares Zilhão (Mines et Industries).

Em três linhas

O dr. Júlio Moreira Fragata foi contratado como equiparado a professor catedrático de Filosofia da Faculdade de Letras do Porto.

///

Está aberto concurso para o provimento do cargo de chefe de secretaria da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.

///

O «Diário do Governo» insere hoje a nomeação do dr. Abílio Machado Leonardo para governador civil de Bragança.

///

Um despacho do ministro das Obras Públicas comete à C. P. E. — Companhia Portuguesa de Electricidade, S. A. R. L. — a incumbência de completar e actualizar o inventário dos recursos hidro-

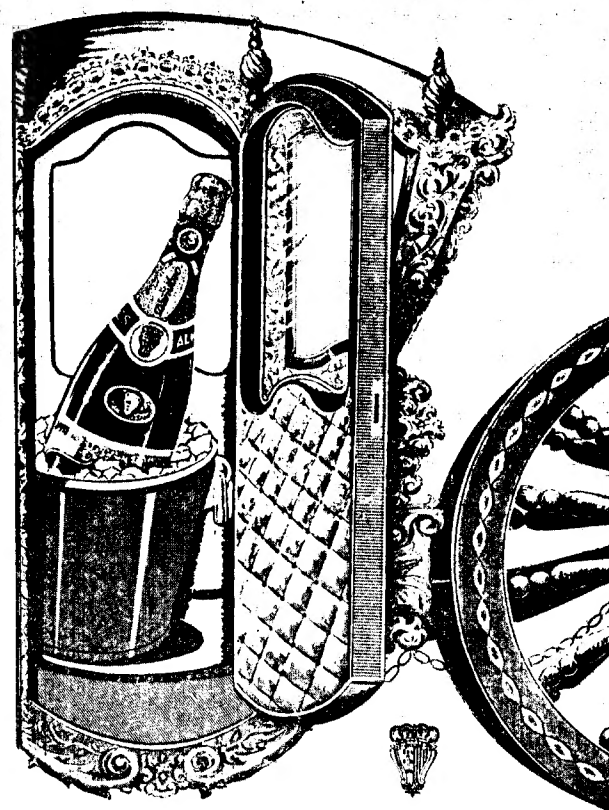
eléctricos do rio Lima e seus afluentes, devendo os respectivos estudos ficar concluídos dentro de um ano.

OS HOSPITAIS CIVIS DE LISBOA QUEIXAM-SE DA FALTA DE SANGUE

Com o objectivo de incentivar a afluência de dadores de sangue, cuja falta é um dos mais graves problemas dos Hospitais Civis de Lisboa, serão maiores, a partir da próxima segunda-feira, as regalias que lhes são concedidas. Assim, a compensação dada a título de indemnização pelo tempo gasto e transportes é aumentada de 25 por cento. Todos os dadores pas-

sam a receber uma senha que lhes permitirá almoçar, merendar ou jantar, conforme lhes convier, no refeitório do Hospital de S. José. Ficam igualmente com direito à prestação de pequenos cuidados médicos e diagnósticos gratuitos e podem visitar, sem qualquer encargo, os parentes e amigos internados nos Hospitais Civis.

PELA ARAGEM SE VÊ QUEM VAI NA CARRUAGEM...



ESPUMANTES NATURAIS
DAS CAVES ALIANÇA

COZINHA VELHA

QUELUZ — TELEFONE 950232

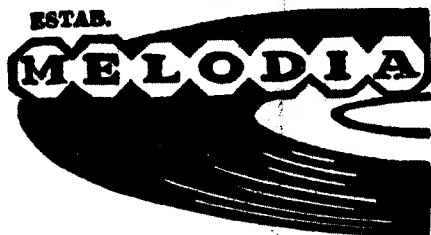
Informamos os nossos Ex.ªs Clientes que amanhã, terça-feira, dia 22, a nossa SALA COZINHA VELHA se encontra reservada para um LANCHE DE CASAMENTO, servindo-se os habituais Almoços, Chás e Jantares na SALA DE BANQUETES.

Agradecemos que as reservas de mesas para os Jantares sejam feitas até às 19 horas.

A DIRECÇÃO

NO NATAL OFEREÇA DISCOS

OU CHEQUE DISCOS



PORTO

RUA DE S.ª CATARINA, 360
RUA DE S.ª ANTÓNIO, 35

LISBOA

RUA DO CARMO, 23

T. S. F. — TV — GIRA-DISCOS — ALTA FIDELIDADE

BOM APETITE

TONI DOS BIFES

Av. Praia da Vitória, 50 - A
Telef. 536080

AMANHÃ
ARROZ DE FRANGO
QUARTA-FEIRA
RANCHO A MODO DE VISEU
Diariamente SARRABULHO
ABERTO AOS DOMINGOS

CERVEJARIA
E RESTAURANTE
R. do Salitre, 4
Junto ao Parque
Mayer
Aberto até às 3.30 h
ESPECIALIDADES
DIARIAS
AR
CONDICIONADO

DOÇARIA REGIONAL CASEIRA

CAFÉ INCONFUNDIVEL NO

BAR RIBATEJO

PRACA DO AREEIRO, 11-D

ABRE AS 7 HORAS

RESTAURANTE SALA DE CHÁ NO POSTO SHELL EM

AZEITÃO

ESTRADA LISBOA SETUBAL

Telef. 228244

LOCAL APRAZIVEL PARA
ALMOÇAR E TOMAR CHÁ

JANTE NA TARANTELA

EM AMBIENTE FAMILIAR

Largo D. Estefânia, 22

SALLA NO 1.º ANDAR PARA
LANCHES DE CASAMENTO

RESTAURANTE

QUINTA DE S. VICENTE

Telheiras de Cima, 144 — LISBOA

DIA DE NATAL

AMBIENTE DISTINTAMENTE FAMILIAR

JANTARES DANÇANTES

REVEILLON 70/71 • VARIEDADES

INFORMAÇÕES PELO TELEF. 790211

(Maiores de 15 anos)

TEM PRÉDIO? TEM CARRO? ENTÃO TEM DINHEIRO

CONSULTE JA A

ORCOSI

Telef.: 36 74 44/32 31 72
R. 1.º DE DEZEMBRO, 45

ESSAS ESTRANHAS MÁQUINAS DAS MOEDAS - 2

PROFISSÃO DE FÉ: O CLIENTE NÃO PODE SER ENGANADO

Conversávamos com o sr. Veiga Cardoso, quando um dos funcionários da firma lhe comunicou, telefonicamente, que um «automático» instalado no Estoril tinha sido arrombado.

— Este é o processo menos ortodoxo de roubar as máquinas — comentou. — A destruição do vidro protector, facilitava estas operações. E não há seguro possível, pois as companhias não cobrem estes riscos, nem as indenizações em caso de avaria. Contudo, isto é um negócio sério. Tem de ser, apesar das burras constantes. Posso dizer-lhe que tenho aqui, por exemplo, centenas de milhares de moedas falsas: imitações perfeitas, com for-

maço, espessura, peso; moeda falsa; moedas estrangeiras de todas as nacionalidades. Acontece, porém, que não existe legislação que regule esta actividade nova e experimental. Apesar de, ao nível europeu, já ter havido reuniões para definição, por exemplo, dos tipos de moedas que não de accionar as máquinas automáticas.

O público confunde, facilmente, os dois tipos de automáticos, integrando-os num mesmo esquema de «máquinas caça-moedas». Na verdade, existem dois ramos distintos: máquinas de vender e serviços e máquinas de diversão (jogos de piratas, como são tidas pelas organizações que exploram o primeiro destes ramos). Não havendo legislação que coordene as máquinas automáticas de vendas e serviços (consideradas, legalmente, como postos de venda a retalho), existe a proibição das máquinas de jogos. Existe a proibição e existem as máquinas, (algumas, pelo menos), na clandestinidade. Nos Estados Unidos, por exemplo, é negócio de «gangsters» ou dos Sindicatos do Crime. Entre nós, trata-se de pequenas explorações feitas por aventureiros. Ressaltam-se algumas autorizações de «caça-níqueis» em salas de jogo legalizadas, caso de certos casinos.

Mas voltamos aos automáticos-postos-de-venda-a-retalho, aqueles que nos interessam. Da sua história e função social faremos mais especificamente amanhã. Por agora, apresentamos ao sr. Veiga Cardoso um problema de interesse geral: como encara a empresa exploradora das máquinas que encontramos nos locais de grande movimento as reclamações que lhe são apresentadas, de acordo com as indicações escritas na própria máquina?

— Temos o maior interesse em que o cliente reclame quando tem razão para isso — disse-nos — Como já referi, trata-se de um negócio sério e que só pode salvar-se mantendo uma escrupulosa seriedade. Embora não sejamos culpados, nem as máquinas, da maioria das reclamações, (grande parte das avarias são provocadas por actos de vandalismo) desejamos que o cliente reclame e indenizámo-lo sempre que não tentamos razões seguras para o não fazer. É que, neste negócio, descobrimos uma verdade fundamental: cliente que não protesta é cliente que perdemos.

— Temos o maior interesse em que o cliente reclame quando tem razão para isso — disse-nos — Como já referi, trata-se de um negócio sério e que só pode salvar-se mantendo uma escrupulosa seriedade. Embora não sejamos culpados, nem as máquinas, da maioria das reclamações, (grande parte das avarias são provocadas por actos de vandalismo) desejamos que o cliente reclame e indenizámo-lo sempre que não tentamos razões seguras para o não fazer. É que, neste negócio, descobrimos uma verdade fundamental: cliente que não protesta é cliente que perdemos.

PRODUTOS CAROS

Em França, por exemplo, os telefones públicos (com introdução de moeda, que acciona o aparelho automático) são explorados por uma empresa particular. Entre nós, como se sabe, é a própria Companhia dos Telefones. Tal como acontece com os C. T. T., no que respeita a máquinas automáticas para vender selos e postais. Mesmo nos transportes colectivos o futuro, também aqui, será automatizado: a Sociedade Estoril vai abrir concurso para o fornecimento de 50 máquinas automáticas de venda de bilhetes nos comboios de Cascais, a Carris de Ferro de

Lisboa procede já a experiências semelhantes nos seus transportes colectivos, o Metropolitano de Lisboa não deve fugir à regra.

Isto diz respeito ao futuro. No presente, interessa sobretudo o processo das vendas e serviços. No capítulo das vendas reside a grande jogada actual dos «automáticos». O processo tem boas possibilidades, quando conseguir romper a barreira das empresas privadas e a resistência das entidades internas. Quando conseguir entrar nas Universidades, nos Liceus e nas Escolas Técnicas. Quando puder servir refeições quentes e frias, embora ligeiras. Quando servir «sandwiches» à boca do metropolitano, nos cais das estações de caminho-de-ferro, próximo das paragens de autocarros, nos locais de passagem obrigatória.

— A função social deste serviço é importante e tem possibilidades extraordinárias — garante o sr. Veiga Cardoso. — Repare-se que a máquina automática (que pode ser um pequeno supermercado) permite uma ocupação mínima de espaço em locais onde não chegam os estabelecimentos.

Ora, as máquinas vendem alguma coisa. Exactamente, vendem produtos, muitos dos quais produtos alimentícios: chocolates, doces, café, etc.

— E têm de ser produtos baratos, de boa qualidade e de um padrão único — afirma. — Aqui reside o nosso grande problema: as matérias-primas são caras, em Portugal. Vemo-nos obrigados a importar grande parte de



A massagem a baixo custo

les, e, possivelmente, a confeccionar alguns. São de melhor qualidade, os produtos estrangeiros, e conseguimos a melhor preço. Os grandes clientes das nossas máquinas são as crianças e as classes populares. Estamos a criar bons hábitos, oferecendo bons

produtos. Mas temos de vendê-los em regime de concorrência e o preço baixo é a nossa segunda arma

A SEGUIR: Da era Grécia à era do átomo: um serviço eminentemente social.

ORLANDO ALVES REGRESSA

É conhecido nos E. U. A. como o cantor português mais melódico. Las Vegas têm-no agora no fim de um vantajoso contrato e, depois, Orlando Alves regressará a Nova York, onde reside, deslocando-se em seguida a Portugal para diversas actuações previstas pelo seu representante.

Conhece bem todo o continente americano, desde o Chile ao Canadá, e depois de uma quer matar saudades em Portugal,

o fado e o folclore — restaurantes típicos

ADEGA MESQUITA

cantam: Odete Mendes, Maria Amélia Proença, Fernanda Pinto, Alcindo de Carvalho e Francisco Martinho. Tocam: Jaime Santos e António Proença * Rua «Diário de Notícias» 107 * Telefone 328307.

PARREIRINHA DE ALFAMA

cantam: Argentina Santos, João Peres, Lina Maria Alves, Natário Duarte, Flóra Pereira, Leonor Santos e Susana da Conceição. Tocam: Manuel Martins e Miguel Ramos * Consumo mínimo 50\$00 * Beco do Espírito Santo 1 * Telef. 868200.

TAVERNA DO EMBUÇADO

elenco: João Ferreira Rosa, Venceno da Câmara, João Braga, Ana Rosmaninho e António de Vellozo. Tocam: Fontes Rocha, José Luís Nobre Costa e Pedro Leal * Encerra aos domingos * Consumo min. 90\$00 * Beco dos Cortumes, 10 * Telef. 860816

A CONDESSA

cantam: Teresa Nunes, Norberto Martinho, Fernando Manuel e António Reis. Artistas convidados: Candida da Conceição, Julieta Maria e Aurora Sobral. Tocam: Alberto Vitor e António Pessoa * da Alegria 58 * Tel. 367093 * Encerra à segunda-feira

SOLAR DO MINHO

cantam: Eduardo Maria, Natália das Anjos, Fernando Silva, Manuel Dias e José Teixeira. Tocam: António Valentim e Francisco Gonçalves * Rua do Vigário, 60 * Telefone 866811.

FOLCLORE

elenco: Aminda Vidal, Fernando Guerra, Julieta Brigue, Lídia Ribeiro, Mariana Rosa, Américo Lima, António Chano, Fernando Ribeiro, José Maria Nóbrega, Avelino Rodrigues, Fernando Matos e Corpo de baile constituído por 20 elementos e dirigido pelo coreógrafo António Gonçalves * Cons. min. 120\$00 * Taxas incluídas * Rua Nova da Trindade, 22-A *

Telef. 35007-323406 * Encerra ao domingo

TIMPANAS

cantam: Iria Odemira, João Fernando, Emília Reis, Luís Braga e Benedita Cruz. Tocam: Pedro Caldeira Cabral e Fernando Alvim. Danças pelo Grupo Típico de Vila Franca de Xira. Canções do Minho por Quim Barreiros * Cons. min. 60\$50 (taxas incl.) * Rua Gilberto Rolal, 124 * Telefones 676655-67341

A SEVERA

cantam: Florinda Maria, Maria Amorim, Maria Portugal, Manuel Fernandes, António Pires e José Amaro. Tocam: Carvalhinho e Pais da Silva e ainda o conjunto «Aquarelas de Portugal» * Rua das Gáveas, 57 * Telef. 34006 * Encerra à quinta-feira

MU UM

cantam: Henrique Manuel, Maria Eva, Fátima do Rosário, Laurinda Gonçalves, José Gonçalves, Moisés Gonçalves, Artur dos Santos, Guida Maria e Vânia Maria. Tocam: Alfredo Alves e Joaquim Pinto

* Cons. min. 40\$00 * Travessa da Espera, 8 * Telefone 35464 * Encerra às 5 da madrugada

LUCAS

elenco: Maria da * e, Fernando Mourão, Glória Maria, Augusto Brinda, Pílito Sérgio (em fados de Coimbra), Domingos Camarinha (guitarra) e Jorge Barradas (viola). Conjunto privativo de Danças Regionais, dirigido por António Cunha * Trav. da Queimada, 10-16 * Telefones: 362889-328503.

VIEL

cantam: Sérgio, Berta Cardoso, Beatriz Ferreira, Conceição Tavares e Lisete Maria. Tocam: Torquato Lopes e José Inácio * Cons. min. 50\$00 * R. das Taipas 14 * Tel. 327256

A KAVERNA

cantam: Celeste Maria, Fina Santos, Renato Mota. Tocam: Armando Maia e José Maria Carvalho * Cons. min. 90\$00 * Travessa dos Fiéis de Deus, 37 * Telef. 35593

LA PORTUGUES

cantam: José Borges, Dina Cardoso, Armando Miranda. Folclore pelo Conjunto Típico do «Lar Português» * Cons. min. 50\$00 * R. da Barraca, 133 * Telef. 36960 e 30532 * Encerra às terças-feiras

SOLAR DA MADRAGOA

cantam: César Morgado, Maria Amélia Proença, Maria de Lourdes e Judite Teixeira. Tocam: Sales Correia e Agostinho Dias * Cons. min. 30\$00 * Rua das Trinas, 67 * Telef. 669857 * Encerra ao domingo

ADEGA MACHADO

cantam: Esmeralda Amado, Ivete Pessoa, Nazaré Maria, José Vilela, Tina Ferreira. Fados de Coimbra por João Queiroz, Tino Araújo, Fandango pelo Grupo de Vila Franca de Xira. Tocam: Jorge Fontes e Manuel Martins * Cons. min. 70\$00 * Rua do Norte, 91 * Telef. 30095-328713 * Encerra à segunda-feira

ALFAMA DE ALFAMA

cantam: Lenor Macedo, João Cabral, Rosário Lima. Tocam: Acácio Gomes e Armando Ferreira * Encerra aos domingos * Rua da Adição 9 * Telef. 86345

O FORCADO

cantam: António * e, Mariana Silva, Cecília * e Jesus, Miguel Silva e João Sobral. Tocam: Acácio Gomes e Miguel Silva * Cons. min. 40\$00 * Rua da Rosa, 219 * Telef. 368579

GUITARRA DE ALFAMA

cantam: Vitorino dos Santos, Tucha, Mascarenha e José Manuel Osório. Tocam: António Bessa e Fernando Reis * Encerra ao domingo * Cons. min. 35\$00 Largo do Peneireiro 7 Alfama * Telefone 868505

BALEEIRA

cantam: Filipe Duarte, Maria Emília, Ana Madalena e Julieta Reis. Tocam: José Alves e Armando Silva * Encerra às segundas-feiras * Cons. min. 40\$00 * Av. Marginal, 21-22 DAFUNDO * Telef. 213259

restaurantes, bares, «boites» e «dancings»

GUITARRA DA MADRAGOA

Aberto todos os dias * Rua da Esperança, 174 * Telef. 661915 * Consumo mínimo 50\$00

A FURNA

Rua Ferreira Lapa 38-D 16 Av. Duque de Loulé * Telefones 534466-561949. Música gravada. Celos até às 3 horas. Encerra aos Domingos.

JOCKEY-BAR

Rua Nova de S. Mamede 32 * Telef. 654648 * Aberto todos os dias das 18 às 30 e 30.

PROPPOTAMO

Av. Ant. Augusto de Aguiar, 3-A * Telef. 48384 * conj. Heider Reis * Encerra aos domingos.

ARCHOTE-CLUB

Discos * Rua D. Filipe de Vilhena

NOCTURNO

Travessa Fiéis de Deus, 28 * Telef. 370889 * Poesia com Correla da Silva * Encerra às 3 e 30.

MAXIME

Conjunto 6 * Recepção e Maximiliano * «Shows» turístico * Va-

riedades Internacionais * Praça da Alegria, 58 * Telef. 55366

GALERIA REAL

Estrada de São Pedro * SINTRA * Telef. 981661. Encerra à meia-noite. Últimas novidades em discos, recibos directamente dos E. U. A.

SANZALA

Av. Marechal Carmona, 2 * Campo Grande * Telef. 770172 * Encerra às 3.30.

TERRAÇO DAS ESTRELAS (HOTEL EMBAIXADOR)

Conjunto Manuel Viegas * Avenida Duque de Loulé, 73 * Telef. 530171

BARBARELA

Rua da Atafala, 18 (Bairro Alto) * Telef. 367136 * Encerra às 3 horas

SNOB

Rua de «O Séculos», 178 * Telef. 33723.

TAGIDE

Variedades Conjunto Zé Pedro * Largo da Biblioteca, 18-22 * Aberto ao domingo

TAMILA

Morão e s/ Conjunto * Avenida Duque de Loulé, 69—Telef. 534117 * Matinees todos os dias * Encerra aos domingos

ADAGGIO

Apresentação de Teresa Paula Brito no seu novo repertório * Dis-

cos recebidos directamente de Inglaterra, Estados Unidos e Brasil * Rua Carlos Reis, 51-A * Telef. 775695

CASINO DO ESTORIL

Jogo autorizado * Variedades Internacionais * Telef. 244521-264526-264596-264621-264946.

FORTE VELHO

Papo * S. João do Estoril * Telef. 261337

O JULGAMENTO DO CASO DA HERANÇA SOMMER

Com a continuação do interrogatório do assistente sr. Carlos Champalimaud, prosseguiu o julgamento do caso da herança Sommer. O dr. Sidónio Rito começou por aludir à firma Robert Atkinson e perguntou:

«Também em relação a esta sociedade, o seu irmão António dirigia as operações comerciais? E as decisões de maior vulto? Era a ele que cabia a supervisão administrativa e financeira?»

Depois de esclarecer que a sociedade tinha por objecto a importação de vinhos do Porto, Carlos Champalimaud disse que, embora formalmente fossem firmas distintas, a firma Robert Atkinson funcionava como se fosse um departamento de exportação de Montez Champalimaud, Lda., e o comando, direcção ou orientação de Robert Atkinson eram exercidos pela pessoa que tinha tais funções em Montez Champalimaud, Lda., seu irmão António estando o declarante perante ela na mesma situação de subordinação que já referira pormenorizadamente em relação às outras sociedades.

Nova instância do causídico:

«Se é como diz, gostaria que o sr. Carlos Champalimaud explicasse o que escreveu a seu irmão António, em carta datada de 9-3-951, a fls. 10 627. No meu entendimento, esta carta revela o contrário do que diz o declarante.

O próprio dr. Sidónio Rito, obtida a resposta de Carlos Champalimaud, ditou para a acta:

«Chamada a atenção do declarante para o que consta da carta que do Lobito dirigiu a seu irmão António e que se

encontra a fls. 10 627, vol. 51, sustenta que essa carta não significa nada de diferente do que repetidamente tem afirmado quanto à situação em que relativamente se encontrava quanto a seu irmão António na direcção das sociedades.

Essa carta é o resultado do seu interesse pelas sociedades Montez Champalimaud, Lda. e Robert Atkinson e envolve apenas sugestões e informações que como interessado e talvez até gerente de Robert Atkinson entendia dever transmitir a seu irmão António para que ele, chefe das empresas, desse as ordens que ao declarante pareciam convenientes.

Complemento ditado pelo juiz-presidente:

«Acredita ainda que não seu entender o referido passo da carta por si escrita do la-

bato corrobora as afirmações que sempre tem feito de que nesta sociedade como nas demais era seu irmão António quem comandava ou, em última análise, nelas superintendia. Na verdade, se o declarante tivesse o poder de dar ordens ou instruções e de decidir, em vez de fazer sugestões a seu irmão António e lhe pedir que desse ordens nesse sentido, tê-lo-ia feito logo o declarante, dando directamente essas ordens ao gerente da firma Atkinson, João Nicolau de Almeida, residente no Porto, o qual foi trazido para a gerência da firma por seu irmão António, quando este a adquiriu e com o qual o seu irmão António teve outros negócios. E ainda a corroborar a mesma ideia refere o declarante que estas sugestões por si apresentadas a seu irmão António nem sequer por

este foram seguidas. Esta conclusão do declarante, face a seu irmão António, processava-se em termos análogos quando o declarante estava na Metrópole — o declarante fazia verbalmente a seu irmão António sugestões, dava-lhe informações, fornecia-lhe ideias e opiniões e ele decidia conforme entendia. Isto numa matéria para a qual o declarante tinha uma especial propensão por muito gostar de coisas agrícolas, motivo por que com elas tomava mais contacto.

O que o declarante refere no aludido passo da carta é nos respectivos locais do conhecimento de qualquer pessoa, ligada ou não ligada a estes assuntos, desde um simples táxi a qualquer outra pessoa mais qualificada — basta que viva no meio para em regra ter desses assuntos o conhecimento que o declarante revela na carta.

Refere ainda, sempre com intuito de aclarar a aludida ideia, que foi seu irmão António que anos depois suspendeu a actividade da firma, tendo antes orientado as coisas no sentido de progressivamente se reduzirem as existências de vinhos, o que acabou por levar àquela suspensão, contra os desejos do declarante.

Diz ainda o mesmo que seu irmão António adopta ou tem adoptado uma dualidade de atitudes: umas vezes considera o declarante destituído de massa cizenta, como um «tolo ou pateta», incapaz de algo saber ou de algo decidir, outras vezes, conforme as suas pretensões ou interesses, considera-o como um génio e capaz de tomar decisões, o que expõe, com referência à aludida carta e a perguntas que lhe foram feitas pelo tribunal.

Que o referido sr. Nicolau de Almeida, além de ser gerente da firma, era também provedor de vinhos e por tal motivo especialmente indicado para fazer compras destes, sobretudo em Gata.

O declarante e Francisco Alves, também gerente da Atkinson e procurador de Montez Champalimaud, Lda., fizeram por vezes compras de vinhos no Douro para aquela firma, mas os três, Nicolau de Almeida, Alves e o declarante, faziam-no sempre dentro dos planos ou das direc-

trizes gerais de seu irmão António.

O sr. dr. Sidónio Rito: «Disse o sr. neste julgamento que, quando foi para Angola no exercício do cargo de administrador da Companhia dos Cimentos de Angola, seu irmão António o autorizou a fazer levantamentos por conta de uma gratificação. Acrescentou que, felizmente para si, não precisou de levantar essa gratificação, porque se o tivesse feito, estaria no banco dos réus ao lado de seu irmão Henrique.»

O sr. Carlos Champalimaud, peremptório:

«Não disse, não senhor!

O juiz dr. Marques Cordeiro e o dr. Monteiro Dinis, adjunto do procurador da República, confirmaram que o declarante fez uma afirmação do teor da reproduzida pelo sr. dr. Sidónio Rito.

O declarante confirmou que levantara 30 contos por conta da gratificação e que, mais tarde, fora condenado a repor esse levantamento por um tribunal arbitral.

Esta parte não ficou exarada na acta por se entender que já constava dos autos.

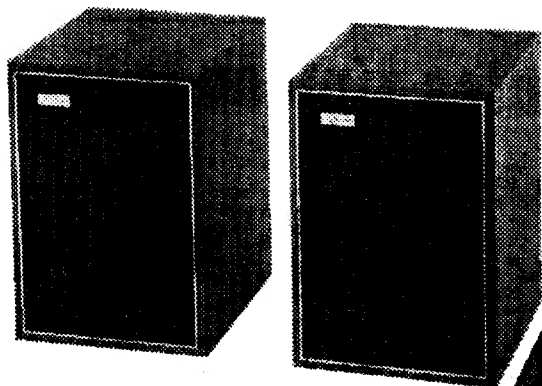
Nesta altura, como a hora ficou adiantada, a audiência ficou interrompida para prosseguir hoje, à tarde.

o Conjunto Compact Stereo Philips faz amigos e a inveja de muita gente

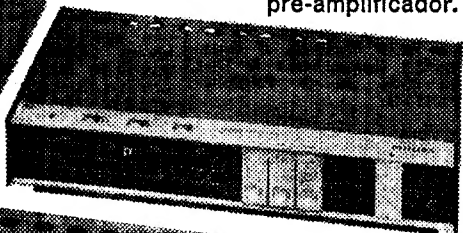
É natural. Basta olhar para este harmonioso conjunto para se sentir a presença de uma aparelhagem cuidadosamente estudada. Quando V. colocar o primeiro disco e o som estereofónico Philips encher a sua sala, olhe para a cara dos seus amigos: surpresa e admiração.

Para os invejosos, um bom conselho: comprem também um conjunto Compact Stereo Philips.

Colunas acústicas RH 481 ou RH 482, de 9 e 15 W, respectivamente.



Amplificador RH 580 Transistorizado, 20 W, estéreo, com pré-amplificador.



Gira-discos GA 105 - Estereofónico, 3 velocidades, tampa transparente.



Sintonizador RH 690 - Transistorizado, com O. M., O. L. e F. M. estéreo.



PHILIPS

Casa Max

GRANDE BAIXA DE PREÇOS

Máquinas de lavar roupa e loiça

FRIGORÍFICOS

Fogões

Aquecimento

1. V. RADIOS — ALTA FIDELIDADE — GRAVADORES — GIRA DISCOS — ENCERADORAS — ASPIRADORES — MÁQUINAS COZINHA — ALCATIFAS E CARPETES — TUDO PARA VOSSA CASA

2-Av. Praia da Vitória-2

ASSISTÊNCIA MÉDICA AOS BENEFICIÁRIOS

DA PREVIDÊNCIA SOCIAL

NO DISTRITO DE LISBOA

AVISO

A Caixa de Previdência do Abono de Família e dos Serviços Médico-Sociais do Distrito de Lisboa (anteriormente Caixa de Previdência dos Empregados de Escritório e dos Organismos Corporativos) — entidade responsável pelos Serviços de Acção Médico-Social no Distrito de Lisboa — comunica que abrirá, no dia 22 de Dezembro, o Posto Clínico N.º 105 025 (Marechal Carmona), sito na Rua Dr. José Baptista de Sousa (antiga Travessa da Granja), N.º 15, freguesia de Benfica, em Lisboa, telef. n.º 707741/6/7.

Na nova unidade médico-social fica integrada parte das áreas dos postos clínicos n.ºs 105 007 (Viriato) e 105 015 (Benfica), conforme as relações que nestes se encontram afixadas.

A DIRECÇÃO

Crédito Universitário
BANCO DO ALENTEJO

TECNICAMPO
AVENIDA A... LISBOA
Mesas c/ abas e tipo livro, rábuas de engomar, escadotes e mesas TV

FESTAS DO NATAL

Do Rádio Clube Português

No Cinema Europa, realizou-se a festa de Natal para os filhos dos funcionários do Rádio Clube Português.

O espectáculo teve vários e alegres desenhos animados, a colaboração do artista Badamé e, ainda, do ilusionista D. Aguilnaldo, África Cardina e os seus cães amestrados e do conjunto de *clowns* musicais Emiliano, Zezé & C.º. Foram distribuídos pelas crianças vários brinquedos, balões e guloseimas.

A direcção do Rádio Clube Português também assistiu à festa, que, tradicionalmente, se realiza em todos os Natais.

De J. Pimenta, S. A. R. L.

Promovida pela administração de J. Pimenta S. A. R. L. realizou-se ontem a tradicional festa de Natal dedicada a todos os funcionários e familiares daquela reputada empresa. A cerimónia, que se desenrolou, já, na nova sede, em Queluz, ainda em fase de construção, compareceram cerca de duas mil pessoas, sendo de assinalar a presença de diversas individualidades oficiais e amigos.

O presidente do conselho de administração, sr. João Pimenta, proferiu uma carinhosa saudação, desejando prosperidades a todos os presentes, à volta de duas mil pessoas.

Aos familiares de todos os funcionários foram distribuídos agasalhos, calças e guloseimas.

Da Sociedade Industrial de Produtos Eléctricos

Na sede das instalações fabris e sociais da Sociedade Industrial de Produtos Eléctricos, em Carcavelos, realizou-se a festa de Natal a que assistiram cerca de 1500 pessoas. Em animado espectáculo, as crianças acompanharam com extrema atenção, pelo que recebeu merecidos aplausos, a representação de uma peça infantil, interpretada pelo grupo cénico da empresa. Em fim de festa, a pequenada divertiu-se com números de variedades e uma parolha de palhaços. No final, procedeu-se à distribuição de brinquedos, agasalhos e guloseimas a cerca de 500 crianças. Assistiram à festa os administradores da Sociedade eng.º José Marques Henriques, eng.º João da Gama Castanheira, Joaquim Gama Alves e dr. Fernando da Gama Castanheira.

Da Companhia Colonial de Navegação

A semelhança do que tem acontecido nos anos anteriores, a Administração da Companhia Colonial de Navegação e da Sociedade de Construções Metálicas dedicou uma Festa de Natal aos filhos dos empregados que trabalham em todos os sectores

das duas casas. Organizada, este ano, pelo Grupo Desportivo da Companhia Colonial de Navegação, realizou-se na ampla sala do Coliseu dos Recreios, com a presença dos corpos administrativos das duas empresas. A petizada que, com os seus familiares, esgotou completamente a lotação, foi brindada com a actuação da Companhia In-

ternacional de Circo, em exibição naquela casa de espectáculos.

Dos filhos dos empregados da F. N. P. T.

Dedicada aos filhos dos empregados da Federação Nacional dos Produtores de

(Continua na 17.ª página)



A INTAR festejou, no salão de festas do Jardim Zoológico, a sua Festa de Natal

TRANSFORMAMOS DINHEIRO EM PROGRESSO!



FACULTAMOS

Crédito a médio ou longo prazo para:

- * Investimento.
- * Produção.
- * Venda a prazo de bens de equipamento.
- * Exportação.

COLABORAMOS

com as actividades económicas nacionais na realização de:

- * Estudos económicos sobre oportunidades de investimento e
- * Contactos com empresas nacionais e estrangeiras para a concretização de iniciativas de interesse mútuo

REMUNERAMOS

Depósitos de prazo superior a um ano, à taxa de 5,5% com:

- * Isenção total de impostos.
- * Disponibilidade dos depósitos por meio de livranças.
- * Segurança total.

PORTO KOPKE

HÁ MAIS
DE 300
ANOS



Distribuidores no Sul
OLIVEIRA & TORROES, L.
R. do Salitre 123-Lisboa

BANCO
DE FOMENTO
NACIONAL



METRÓPOLE

SEDE: LISBOA, Delegações: PORTO, COIMBRA, BRAGA, SANTARÉM, ÉVORA, VISEU, AVEIRO.

ULTRAMAR:

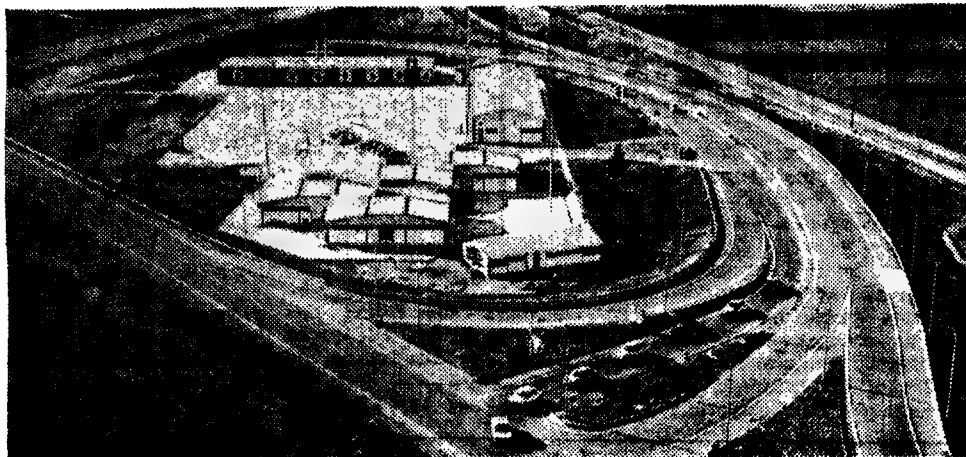
Direcções Gerais: LUANDA, LOURÊNÇO-MARQUES

IMPULSIONADOR DO CRESCIMENTO ECONÓMICO NO ESPAÇO PORTUGUÊS

REUNIÃO DE MÉDICOS OFTALMOLOGISTAS

PORTO, 21 — No anfiteatro da Faculdade de Medicina (Hospital de São João) foi inaugurada a XVI Reunião da Sociedade Portuguesa de Oftalmologia, na qual tomarão parte os médicos oftalmologistas.

Foram apresentadas diversas comunicações e houve um jantar de confraternização.



Em Espanha: um nó no entrelaçado das autoestradas

É URGENTE «A

AUTO-ESTRADAS (DE 480 QUILÓM

Dentro de uma dúzia de anos, as actuais viagens de automóvel entre Lisboa e o Porto poderão servir para entreter serões e contar histórias de adormecer crianças. Os portugueses que nascerem na década de oitenta não serão obrigados a conhecer a aventura perigosa que foi, não muitos anos antes, viajar por estrada entre as duas importantes cidades nacionais.

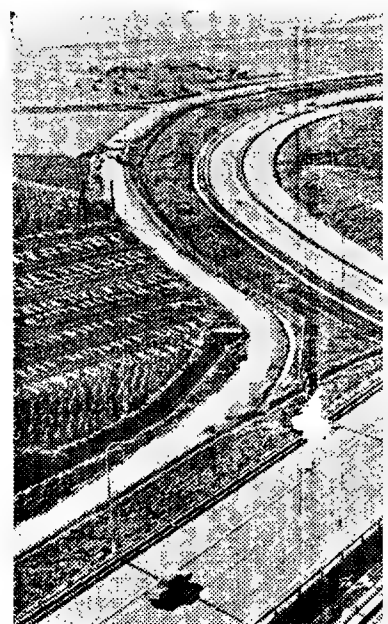
Segundo o caderno de encargos estabelecido pelo Governo, dentro de doze anos Portugal disporá de uma eficiente auto-estrada Lisboa-Porto, além de ramificações importantes e envolventes das duas cidades.

Daqui a alguns meses, mas seguramente ainda no princípio do próximo ano, um dos «grupos» que estão a participar numa das mais empolgantes corridas de negócios no nosso país receberá do Estado o encargo de construir e a concessão para explorar esse entrançado de auto-estradas que terá 480 quilómetros, cerca de dez vezes mais que a microrrede actual.

Para um país que pretende a todo o custo «acompanhar a passada europeia» e associar-se ao Mercado Comum é desnecessário referenciar a etapa decisiva que representa construir auto-estradas de modo a fomentar e servir um surto de desenvolvimento industrial que se impõe e que os actuais responsáveis pela administração portuguesa apontam como caminho único.

Se concentra 17,5 por cento da população deste país maciço.

A poupança de tempo em deslocações casa-trabalho e no decurso do próprio trabalho, o descongestionamento que as «radiais» tornarão



Assim

O ELO DE UMA IMPORTANTE CADEIA

Pode dizer-se que a auto-estrada que deve estar concluída por volta de 1983 será um verdadeiro e forte elo que ligará as mais importantes cidades do País, aproximando e fortalecendo a sua vida industrial e comercial, com todas as vantagens dessa aproximação traduzidas em economia de tempo (que é dinheiro) e nos gastos com as viaturas.

Mas não serão só os interesses nacionais que daí colherão benefícios. Os interesses privados dos cidadãos das duas cidades vão beneficiar, não só com aquela via, mas também com as auto-estradas radiais que lhe permitirão libertar-se da asfixia crescente dos subúrbios desordenados, onde dia a dia afliu a maioria da população de Lisboa e do Porto, cidades onde

possível, vão evitar, além do mais, tensão nervosa desgastante e prejudicial a qualquer nível de produtividade.

PORTAGEM: UM MAL QUE VEM POR BEM...

É inevitável que o português médio pergunte, na véspera de ter mais auto-estradas: «E portagens? Quanto vamos ter de pagar?».

Habituação a pagar para passar uma ponte, e rolar em apreciáveis condi-

todos os meses
receba do rendimento anual
dos seus títulos
uma parte



Se depositar as suas acções ou obrigações no Banco de Angola, poderá receber todos os meses o valor equivalente a uma quota parte do seu rendimento anual.

Com este novo e inédito serviço, o Banco de Angola continua a servir os portugueses com o dinamismo dos mais modernos processos.

BANCO DE ANGOLA

ANTIGA CASA

Jose Alexandre Lda

Fundada em 1823
8-Rua Garrett-18
Telef. 326791
Lisboa

TEM EXPOSTA A SUA JA TRADICIONAL
COLEÇÃO DE ARTIGOS DE NOVIDADE PARA
PRESENTES DE NATAL
NOS SEUS SALÕES DO PRIMEIRO ANDAR
UMA EXPOSIÇÃO DE MESAS DECORADAS

Diner's Credit Cards

CARTÃO SOTTO MAYOR

American Express Cards

Pretendem vender ouro,
pratas ou jóias recebendo
o máximo?

GRANDE OURIRESARIA
DA MODA
RUA DA PRATA, 257

SINTRA ESPERA-O
NO DOMINGO

Para a sua deslocação utilize
os comboios eléctricos.

Cofres de aluguel
Av. República, 3
BANCO DO ALENTEJO

A TRADIÇÃO DA OURIRESARIA
NACIONAL É DE PROBIIDADE
E DE COMPETÊNCIA

Ouriresaria da
GUIA



Fundada
em 1875

EM QUASE CEM ANOS DE EXISTENCIA
AJUDOU A CONSTRUIR E A MANTER
ESTA TRADIÇÃO

RUA D. DUARTE, 4-B
(Edifício do Hotel Mundial)

TE «ANDAR MAIS DEPRESSA» (1)

AS: O GRANDE PASSO ÓMETROS) EM FRENTE

ções de segurança em 25, 13 ou menos quilómetros, ele não estranhará se, para fazer uma viagem de 300 quilómetros a velocidades certas e segurança quase absoluta, tiver também de pagar. Neste caso, a portagem — inevitável como se depreende dos termos «construção — exploração» — será um mal que vem por bem.

Aliás é de esperar que as tarifas não sejam proibidas. Importará ao futuro concessionário que as auto-estradas tenham o maior número possível de utentes, pois não terão a necessária rentabilidade se a maioria considerar preferível continuar a deslocar-se por outras vias de comunicação. E também o Estado, não só pelo apoio e garantias que venha a dar ao

ploração concedido ao «Grupo» construtor não seja excessivamente longo.

A construção das auto-estradas vai certamente reduzir o número de acidentes, que semana a semana ceifam importante capital em vidas humanas, precisamente no trajecto entre Lisboa e o Porto e mesmo na cintura das duas cidades.

Enquanto Portugal figura á frente das estatísticas por mortes em acidentes rodoviários, outros países com centenas e centenas ou mesmo milhares de quilómetros de auto-estradas, registando um volume de tráfego gigantesco, têm, proporcionalmente, uma mortalidade na estrada muito menor.

Será, portanto, um prejuízo muito grande para a morte o

tas — esperamos... — não deixarão de existir. E devemos lembrar que as vias mais modernas que se têm construído na Europa contam também com protecção lateral, que igualmente anula muitas possibilidades de acidentes.

Entretanto atente-se no factor de progresso que representa o rasgar de uma auto-estrada para as regiões que atravessa. Ainda recentemente, escalabitanos responsáveis acentuavam que um factor de desenvolvimento preponderante para a progressiva cidade de Santarém seria o das vias de comunicação. «Demora-se hoje em dia mais tempo de Lisboa a Santarém do que a Madrid» disse um deles.

A SEGUIR: As auto-estradas vão solucionar graves problemas de Lisboa e do Porto.

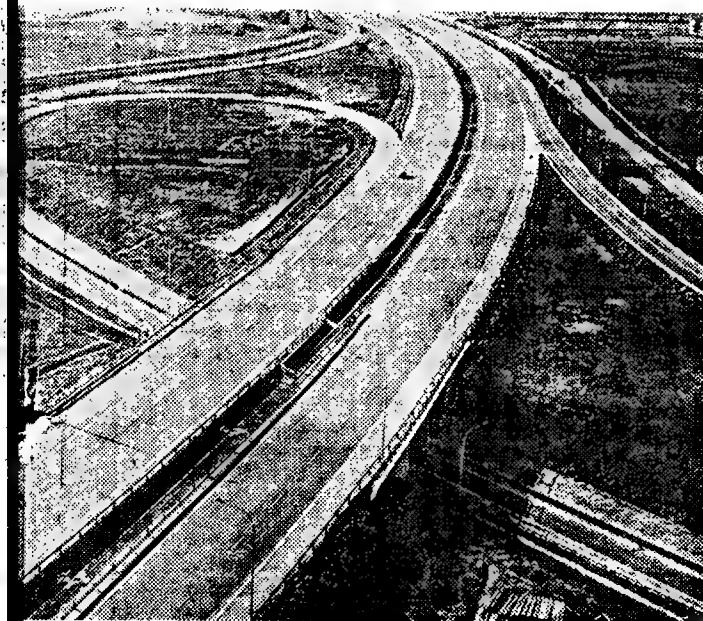
COMUNICADO

A «CONFIDENTE» e «SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES INVICTA, LDA.» COMUNICAM AOS SEUS EX.^{mos} CLIENTES QUE, POR MOTIVO DA QUADRA DO NATAL, OS SEUS ESCRITÓRIOS ENCERRAM NO DIA 24 DE DEZEMBRO ÀS 13 HORAS, REABRINDO NO DIA 28 DE DEZEMBRO À HORA HABITUAL.

A GERENCIA

ESCOLHER UM LIVRO É CONTACTAR COM A CULTURA. ESTÁ INDICADO VISITAR A PARCERIA A. M. PEREIRA, LDA. — RUA AUGUSTA, 44 — LIVROS PARA OFERTAS DE NATAL, PARA ADULTOS E CRIANÇAS. A PARCERIA TEM TUDO EM LIVRARIA

NATAL
PRENDAS
OURIVESARIA CORAL
Av. de Roma, 14-A

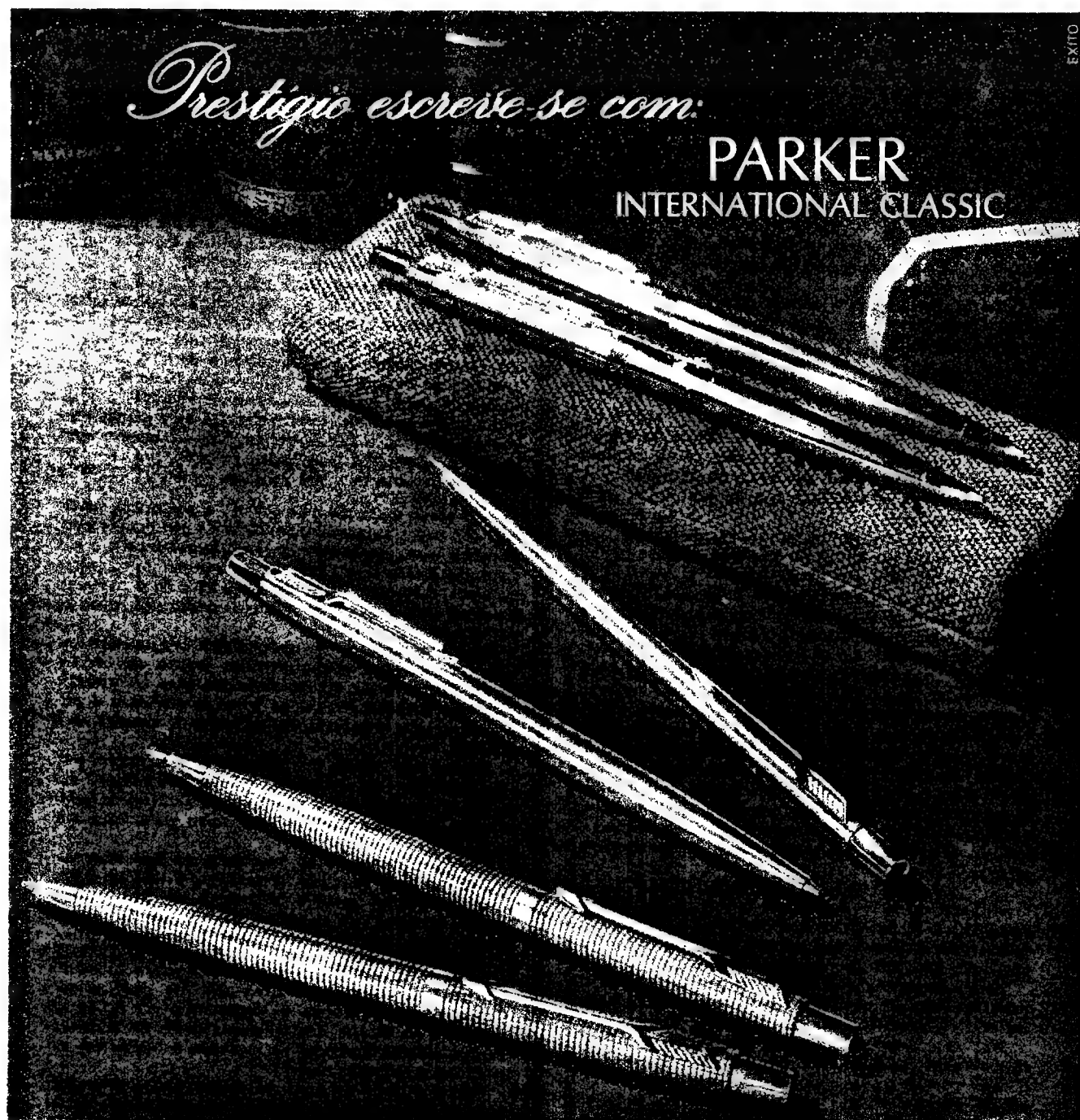


Assim se viaja na Europa de hoje

concessionário, mas também pelo dever de zelar pelos interesses dos cidadãos, não deixará de estudar detidamente a questão.

Outro ponto que envolve o interesse nacional é o do prazo da concessão. Nada foi ainda revelado nesse sentido, mas não pode deixar de de-sejar-se que o tempo de ex-

arranque na construção de auto-estradas em Portugal. Certamente que estas se revestirão da segurança necessária — ao ponto de Filipe Nogueira, no seu conceituado programa «Sangue na Estrada» não ter mais de se preocupar com a falta de divisórias metálicas entre as duas faixas de rodagem, porque es-



Diz um provérbio chinês que «muitas palhinhas detêm um elefante». Você também sabe que muitos pormenores definem uma personalidade. Cada um dos objectos que o rodeiam e fazem parte da sua vida revelam o requinte do seu gosto.

A nova linha PARKER INTERNATIONAL CLASSIC merece um lugar no seu mundo; qualquer dos seus cinco modelos foi concebido para que você possa escrever com prazer autêntico as palavras mais diferentes, dizendo sempre prestígio.

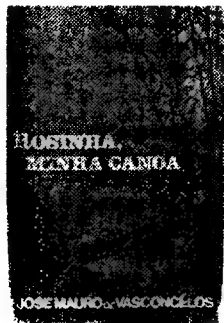


PARKER

FABRICANTES DAS CANETAS MAIS DISEJADAS DO MUNDO

Vermel, Insignia, Silver, Imperial e Flighter — nova linha de esferográficas e lapiseiras PARKER INTERNATIONAL CLASSIC

Distribuidores exclusivos para Portugal: VIALGA REPRESENTAÇÕES, S. A. R. L.



LIVRO
PRESENTE
DE AMIGO

ROSINHA MINHA CANOA

JOSÉ MAURO DE VASCONCELOS

60\$00

UM LANÇAMENTO DE
CENTRO DO LIVRO BRASILEIRO

R. Rodrigues Sampaio, 30-B — LISBOA

UMA GRANDE RIQUEZA

— Muitos leitores, mulheres ou homens terão feito a si próprios esta pergunta: Quanto valerá o olival português? Quanto vale todo o azeite da nossa terra, tão apreciado e que dá sempre parte da nossa alimentação? Quanto valerá a produção dos nossos olivais?

Não é difícil indicá-lo. Se, ao valor médio anual de 1958 a 1968 da produção de azeite e azeitona indicados pelo Instituto Nacional de Estatística, a preços de 1963, diminuirmos o valor da estimativa dos produtos consumidos na produção provenientes de outros sectores, tais combustíveis para máquinas, adubos químicos e outros, e se lhe somarmos o valor dos subprodutos não considerados na estatística, encontramos o chamado valor adicionado do olival que deve andar pelo valor médio anual de cerca de 1 milhão e 200 mil contos.

— É um número expressivo que se torna impressionante se dissermos que vale mais de metade do valor adicionado (diminuindo pelo mesmo processo o valor das matérias primas e produtos consumidos) de toda a indústria têxtil de algodão e fibras afins do Continente, a nossa principal indústria transformadora, também a preços de 1963 e a produção desse ano, o único de que conseguimos números separados da têxtil de lá.

O valor médio da produção do olival português equivale ao valor de toda a indústria de construção e reparação naval do Continente e Ilhas em 1968 e expressa também aos preços de 1963.

Ultrapassa o valor de toda a indústria têxtil de lã e fibras afins do Continente; vale cerca do dobro de toda a indústria de fabricação de vidro e de artigos de vidro mais do dobro da indústria do cimento; quatro vezes o valor de toda a indústria eléctrica que compreende cabos, fios, pilhas, acumuladores e lâmpadas, e cinco vezes o valor da indústria de sabões, sabonetes, óleos sulfonados, detergentes e outras substâncias tensoactivas e suas preparações.

— Números impressionantes sobre os quais é necessário meditar.

Todos sabemos o grande valor de qualquer destes agrupamentos industriais e o prejuízo irreparável que seria o desaparecimento de qualquer deles.

Com maior razão seria também ridículo admitir, como alguns falsos profetas da nossa terra, que o olival seria riqueza a abandonar.

— O valor de todas as nossas oliveiras — cerca de 50 milhões — segundo a contagem de 1954 do Instituto Nacional de Estatística — dos 4523 lagares de azeite, das 22 refinarias, das 40 instalações de extracção de óleo de bagaço e das instalações para o fabrico de equipamento para lagares, ultrapassam em conjunto 25 milhões de contos a preços de 1963, cabendo às oliveiras a maior parte deste valor.

Número expressivo que se torna impressionante quando vemos que apenas o sector de produção de energia eléctrica tem valor de equipamento comparável.

É uma riqueza que interessa a todos nós. Não está apenas na mão de alguns. Difícilmente poderemos falar em riqueza individual quando a maioria dos olivicultores são pequenos e pobres e os grandes estão empobrecendo.

— Tem havido no País um alarme, de certo modo justificado, por se verificar o arranque e abandono de olivais.

Se o aumento do custo da colheita foi, em certa altura excessivamente rápido, criando grandes problemas e de sãimo aos olivicultores, levando alguns a arrancar oliveiras, é necessário esclarecer que muitos desses olivais já estariam demasiado velhos ou ainda implantados em zonas ou solos impróprios ou com maior valor para outras culturas. O olival português não sofreu ainda, felizmente, diminuição sensível.

— Quem conhece os nossos olivais, o trabalho, as economias e os sacrifícios que custaram, a forma muitas vezes mais carinhosa que racional com que eram tratados, sabe que isso não poderia acontecer.

Houve necessidade de abandonar certas práticas culturais hoje anti-económicas e a produção de azeite estima-se hoje reduzida de cerca de um terço.

Mas os nossos olivicultores têm sabido, apesar das dificuldades, guardar esta grande riqueza nacional. E quando, apesar dessas dificuldades, vemos ainda muitos olivais, com as árvores a perder de vista, muito bem alinhadas e tratadas, resplandescentes de vida não podemos deixar de nos emocionarmos.

— Se a mecanização total da colheita da azeitona não está ainda resolvida, há aspectos parciais já resolvidos e não estaremos longe da mecanização integral.

Há ainda grandes progressos no rendimento da colheita manual e das operações culturais, havendo uma larga senda a percorrer na adaptação dos olivais existentes a esse rendimento e na plantação de novos.

Neste último aspecto temos grandes possibilidades.

Vastas zonas da faixa interior do nosso território continental onde, por causa da escassez de chuvas as espécies florestais próprias ou exóticas não têm viabilidade, e a cultura de cereais está em abandono porque os solos são demasiado delgados, podem ser muito valorizadas pela oliveira que vai bem em boa parte delas e que representa, por agora, a única alternativa ao seu abandono.

Se acrescentarmos que essas zonas são precisamente aquelas que melhor azeite podem produzir, segundo o padrão internacional da qualidade, ficamos com uma ideia do potencial de produção de que ainda dispomos a acrescentar àquele proveniente da melhoria do rendimento dos olivais existentes.

Isso exige trabalhos de adaptação a novas técnicas e formas necessariamente lentas, mas que podem dar grandes resultados se não faltarem os meios necessários ao aumento da experimentação e dos ensaios de campo.

O problema da falta de mão de obra, provocado pela emigração sobretudo nessas zonas da faixa interior, não é um problema que afecte apenas o olival existente ou a sua expansão futura. É um problema que afecta todos os sectores e confiamos, por isso, nas possibilidades de aceleração da política de desenvolvimento regional que crie, nessas zonas, actividades fixadoras da população.

A colheita de azeitona e as operações culturais, por serem esporádicas, podem ser feitas pelas populações dos sectores não agrícolas e seus familiares.

Sempre houve e haverá certamente por muito tempo, colheitas que não se podem mecanizar, mesmo nos países de mão de obra cara. O problema é apenas da valorização dessas colheitas.

As laranjas da Califórnia, as maçãs de França, as uvas do Reno ou os morangos de Inglaterra nunca deixaram de ser colhidos nos ranchos migratórios de todos os tipos vindos ou não da Agricultura. E a azeitona de Itália também.

— Apesar da mão de obra cara, e também de problemas de emigração, mercê do grande valor que os italianos estão a dar actualmente ao seu azeite, sobretudo ao de muito superior qualidade, a Itália no período de 1951 a 1961 ultrapassou a produção de Espanha desde há meio século o maior produtor mundial.

Estudos recentes de economistas da C.E.E., mostram que, nesse país, ao contrário do que outros falsos profetas diziam, à medida que o nível de vida sobe, sobe também o consumo de azeite por habitante, esperando-se nos próximos cinco anos um aumento de 20% na zona mais rica de Itália: o seu triângulo industrial do Norte.

Sabemos que, passados períodos de confusão e adaptação, poderemos seguir o caminho que esse grande país olivícola já abriu, e que é também nacionalmente o mais barato: a valorização progressiva do azeite que permita aumentar largamente a sua produção.

— O azeite é um alimento gostoso e apetecível, hábito feliz dos povos mediterrâneos. Além do seu grande valor alimentar — quase dez calorias por grama — porque a sua extracção é feita mecanicamente sem o uso de solventes químicos, é consumido tal como o fruto o dá e conserva, por isso, todo o seu valor natural e o seu rico conteúdo em vitaminas.

E se não estamos de modo algum interessados em fazer comparações despropositadas acerca da cor do azeite, interessa-nos apenas dizer que essa cor amarela ou ouro não é obtida através de corantes artificiais e provém dos seus dois corantes naturais: a xantofila e a clorofila.

Embora haja azeites que pela sua elevada acidez possam e devam ser refinados, grande percentagem das colheitas de azeite — e o nosso país é privilegiado neste aspecto — dispensa também esse outro tratamento químico.

Nestes aspectos só há uma outra gordura alimentar que se lhe pode comparar: a manteiga. É também a gordura do leite tal como a natureza a dá. São também aquelas gorduras que menos se alteram com as grandes subidas de temperatura provenientes da cozedura e fritura.

— Se puder ser demonstrada algum dia a influência das gorduras vegetais na prevenção das doenças cardíacas, porque provocam o abaixamento do índice de colesterol no sangue e a influência deste na arteriosclerose, simples hipóteses da Medicina, o azeite terá um papel único a desempenhar.

Tem a composição ideal em ácidos gordos saturados, mono e poli-insaturados tendo-se observado uma acção moderada no abaixamento desse índice o que é uma vantagem, porque o abaixamento excessivo provoca graves perturbações no organismo.

Mas não pretendemos chegar ao ridículo de tentar convencer as pessoas de que a sua saúde é protegida e que se defendem de futuras doenças cardíacas consumindo quantidades super-abundantes de azeite.

A nutrição humana é muito complicada apresenta ainda muitos pontos desconhecidos e não há alimentos com virtudes milagrosas.

O segredo da saúde, salvo casos especiais vigiados pela Medicina, está anida em ter uma alimentação variada, gostosa e, sobretudo a partir da idade adulta, moderada.

Mas se for posta a questão de saber qual a gordura mais adequada à alimentação humana ninguém hesitará.

A experiência milenar dos povos mediterrâneos no consumo de azeite com uma ausência de doenças cardíaco-vasculares e outras, triste apanágio da civilização moderna, a fraca contribuição desses povos mediterrâneos, ainda hoje, para essas doenças, o facto da composição do azeite ser a mais próxima daquela da gordura humana, o seu aroma, a sua alta digestibilidade, a sua moderada insaturação, a sua riqueza vitamínica e anti-oxidante, o requinte e o paladar que transmite aos outros alimentos, só nos podem fazer bem.

Devemos consumir azeite pelo simples motivo de que gostamos, com a certeza de que um alimento rico natural e muito saudável. Só não o é, o azeite estragado e adulterado. Como outro qualquer alimento.

— E se gostamos, como todos os povos mediterrâneos do nosso azeite, devemos aceitar todos os gostos.

Tal como os vinhos, há também vários tipos de azeite — embora menos numerosos — com os seus adeptos e um padrão de classificação simplificado.

No vinho, este padrão diz respeito à gradação e no azeite à percentagem de ácido oleico livre, sendo o azeite abaixo de um grau de acidez virgem de refinação, classificado como extra.

Poderemos dizer que o azeite com pouca acidez tem o máximo das suas virtudes embora haja outras qualidades a considerar.

Mas há quem o prefira com «gosto» ácido com cerca de 2 a 3 graus e mais.

Há os entusiastas do azeite muito fluido e transparente, amarelo ouro brilhante, com o seu sabor especial característico da Beira Baixa e do norte do Alentejo, os adeptos dos azeites muito densos e saborosos, ricos em margarina natural de amarelo mais escuro, de certas regiões do Baixo Alentejo e Ribatejo, e aqueles que têm uma predileção pelo fino azeite de Trás-os-Montes e Douro, com o amarelo esverdeado e um leve sabor a «verde».

Há ainda todos os outros azeites que, consoante a zona de produção participam mais ou menos das qualidades daqueles vários tipos ou que são intermédios ou ainda os tipos especiais de produção muito limitada que é necessário descobrir. Tal como os vinhos.

— Os leitores podem perguntar porque, havendo uma preferência tão marcada dos portugueses pelo seu azeite, não havendo de momento, devido a recentes disposições legais, problemas de escoamento, e sendo a olivicultura actividade de interesse nacional, aparecemos a falar desta forma.

Por razões especiais.

— Em primeiro lugar, pensamos que o azeite necessita, neste momento, de uma atenção especial.

Muitas pessoas estarão confusas e necessitam de ser esclarecidas. E muitos dos produtores também. Estes no que respeita às preferências pelo azeite de muito excepcional qualidade e quanto a uma possível reclassificação dos tipos à venda. Os consumidores devem também começar a ser mais exigentes quanto ao azeite que compram. Devem experimentar, comparar e escolher bem aquele da sua preferência.

Pela parte dos produtores sabemos que haverá no mercado quantidades crescentes de azeite engarrafado na própria produção.

E pela nossa parte, prometemos uma informação tão completa quanto pudermos acerca das qualidades do azeite e honesta. Não nos agrada o abuso da boa fé das pessoas induzidas a consumir produtos por razões falsas ou não comprovadas.

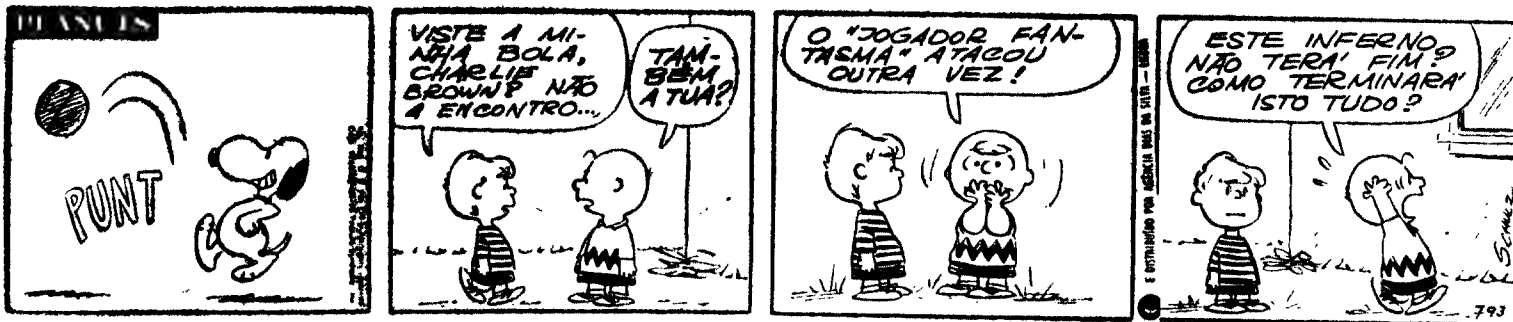
— Em segundo lugar, se não temos razão de queixa da Imprensa — pois toda ela se tem preocupado com a olivicultura — não podemos pedir-lhe que se ocupe predominantemente de um produto ou sequer de um sector da produção nacional. Todos têm interesse e valor.

Mas se queremos que um produto seja devidamente defendido e valorizado porque custa caro, sabendo que o espaço da Imprensa também custa caro, resolvemos associar-nos para o comprar.

Para falarmos aos leitores do azeite, porque estamos interessados na sua valorização, na sua pureza, no gosto pelos diferentes tipos de qualidade e porque acreditamos vivamente no seu futuro. E para que não apareçam dúvidas os nossos nomes aqui ficam por ordem alfabética:

ASSOCIAÇÃO CENTRAL DA AGRICULTURA PORTUGUESA E ASSOCIADOS, AGRICULTORES INDIVIDUAIS, COOPERATIVAS DE OLIVICULTORES, FEDERAÇÕES E GRÉMIOS DA LAVOURA, FUNDIÇÕES DO ROSSIO DE ABRANTES, S.A.R.L., METALÚRGICA DUARTE FERREIRA S.A.R.L.

Os Peanuts



Carol Day



Aventuras do Tio Carlos



HA 30 ANOS

O «Diário de Lisboa» de 21 de Dezembro de 1940 publicava:

«BUCARESTE, 21 — Foi tornado público, oficialmente, que o marechal Smigly Rydz, antigo comandante-chefe do Exército polaco, acompanhado de alguns oficiais de altas patentes daquele Exército, conseguiu evadir-se da Roménia. A notícia diz que o marechal fugiu do antigo Mosteiro de Tasmana, nos Cárpatos, onde se encontrava com residência fixada. Tropas alemãs, agentes da Gestapo e a Polícia romena continuam a procurá-lo com a maior actividade, tendo sido suspenso todo o movimento de passageiros nos postos e nas fronteiras. Notícias anteriores diziam que ele havia conseguido escapar-se escondido a bordo de um vapor costeiro com destino à Turquia.»

Jardim-Escola João de Deus de Coimbra

COIMBRA, 21 — O sr. dr. Alberto Martins de Carvalho, professor do Liceu Normal D. João III, entregou ao Jardim-Escola João de Deus, um donativo de 1150\$00, oferta do curso jurídico de 1920-1925, que, ultimamente, se reuniu nesta cidade.

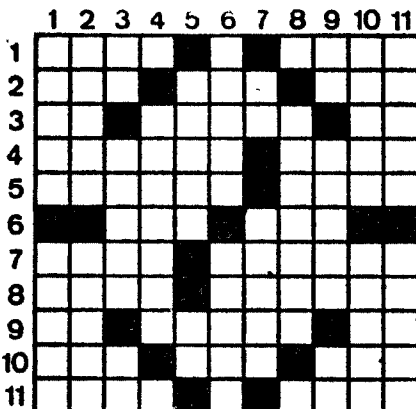
Palavras cruzadas

(COM PROVÉRBIOS)

PROBLEMA N.º 5752

HORIZONTAIS: 1 — Tomada. Terreno. 2 — Medida de superfície. Pêlos de certos animais. Apelido. 3 — Ruim. Observar. Vitrão. 4 — Trilhado. Forragem em verde. 5 — Guarnecidas de asas. Dar mios. 6 — Muito. Preposição. 7 — Gostar muito de. Espalhava. 8 — Costure. Amaciar. 9 — Artigo defin. do (ant). Tempo e descanço à hora de maior calor. Batráquio. 10 — Negativa. Ferro temperado. Oferece. 11 — Classe de tropa. Progenitores.

VERTICAIS: 1 — Prensa de pentecost. Chama a atenção. 2 — Verbais. Referente à mó. 3 — Pronome pessoal. Carum. Ribeira da Ásia Russa. 4 — Sazonadas. 5 — Trabalhador. Palavra latina pela qual começam muitos documentos pontifícios de interesse para Portugal. 6 — De preços elevados. Externidade (fig.). 7 — Apelido. Pulo. 8 — Envia. 9 — Tempo do verbo hayer. Montões. Oferece. 10 — Lavra. Atravessa. 11 — Entontecer. Guarnecidas de asas.



Resolveu completamente este problema? Procure agora em segundo passatempo o PRO-VERBIO nele inscrito.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA N.º 5751

HORIZONTAIS: 1 — Actas. Coram. 2 — QUEM Cepa. 3 — Uri. NÃO Der. 4 — Erada. Isola. 5 — Moses. Salão. 7 — GOSTA. Abala. 8 — Alias. Tirar. 9 — Ser. Aio NÃO. 10 — Tava COME. 11 — Arais. Potes.

VERTICAIS: 1 — Aquem. Gasta. 2 — Curro Olear. 3 — Teios. Sirva. 4 — Am. Delta. Al. 5 — Nas. Asa. 6 — Da. Im. 7 — Ois. Aro. 8 — Oc. Samba. Co. 9 — Redol. Amot. 10 — Apela. Liame. 11 — Morão. Atoes.

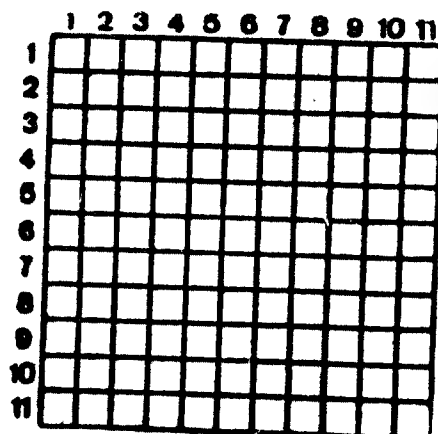
Provérbio: QUEM NÃO GOSTA, NÃO COME.

(NOVA MODALIDADE)

PROBLEMA N.º 9595

HORIZONTAIS: 1 — Desacautelar. 2 — Escuderos. Adormecimento. 3 — Doença sustento. Saudáveis. 4 — Talho. 5 — Naípe das cartas de jogar. Amacia. 6 — Sinal gráfico. Prefixo que designa ar. 7 — Largo de Lisboa. Espécie de andorinha. 8 — Cidade de Espanha. 9 — Seguiam. Medida de superfície. Gosta muito de. 10 — A Talândia. Do feito do ovo. 11 — Abalara.

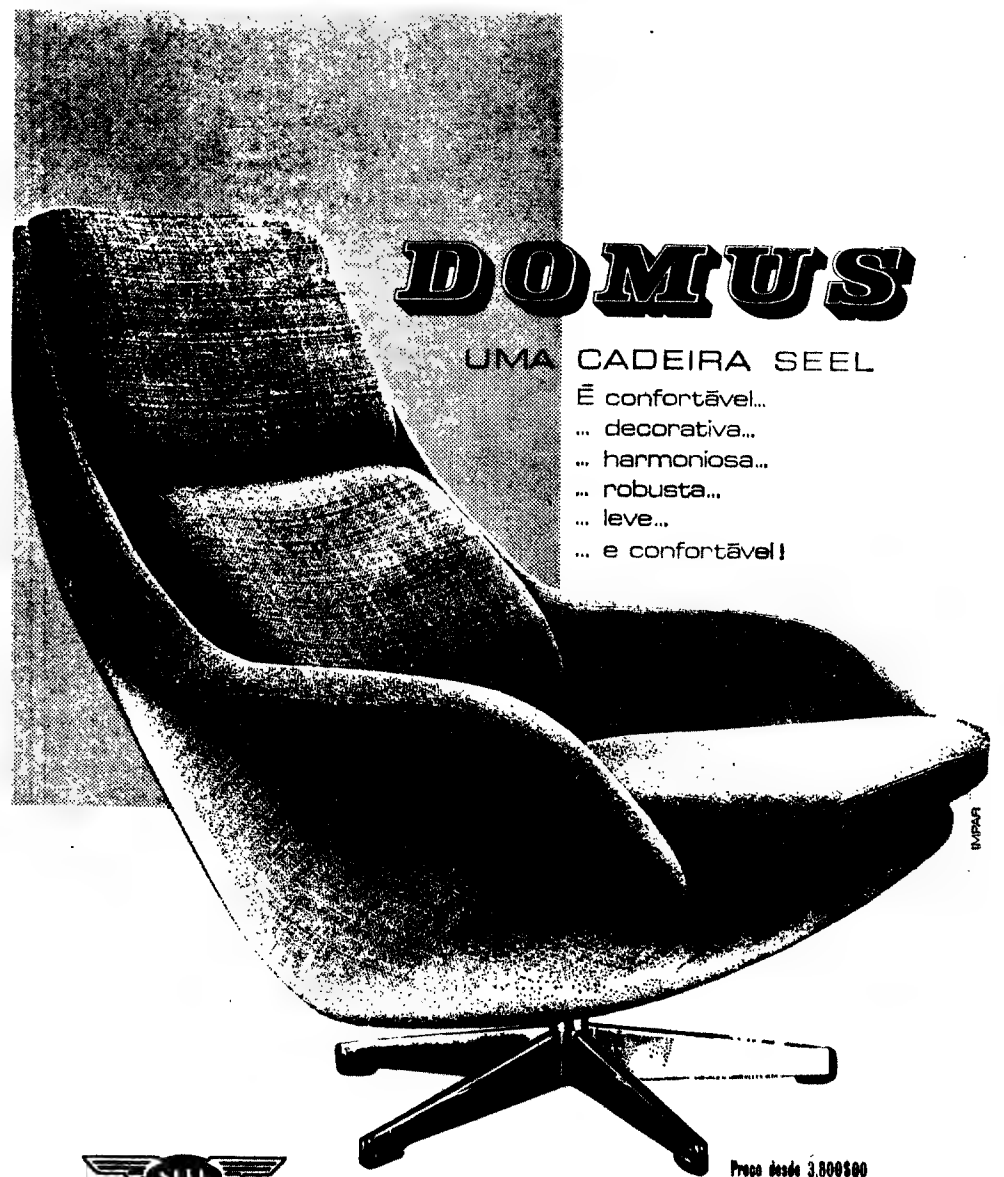
VERTICAIS: 1 — Distrito da Índia Portuguesa. Falta. 2 — Ena! Sufixo que designa pequenez. Suspiros. 3 — Nota musical. Troçar. Matemática. 4 — Post scriptum. Caule das plantas poáceas. Sufixo que designa estado. 5 — Colocou. Olé. 6 — Prender com eles. Caminharem. 7 — Base aérea portuguesa. Rio de Portugal. 8 — Pertences. Freguesia do concelho de Torres Novas. Língua antigamente falada ao sul do rio Loire. 9 — Pronome pessoal. Monarca (Inv.). Pássaro. 10 — Ilha do estado da Baía. Senhora. Oceano. 11 — Murmura. Pedra preciosa.



SOLUÇÃO DO PROBLEMA N.º 9594

HORIZONTAIS: 1 — Farpa. Saída. 2 — Eles. Partir. 3 — Rei. Urano. 4 — Ri. Maine. Em. 5 — Ato. Soais. 6 — Apa. Ave. 7 — Alear. Ana. 8 — As. Erros. Or. 9 — Pamir. Apo. 10 — Abatam. Coim. 11 — Motor. Calão.

VERTICAIS: 1 — Ferpa. Rapam. 2 — Aleja. Sabá. 3 — Rei. Opa. Mat. 4 — Ps. Aleita. 5 — Cás. Errar. 6 — Ladar. 7 — Sauna. Rói. 8 — Arreia. Ca. 9 — Ita. Sua. Aal. 10 — Dine. Enópia. 11 — Aroma. Aroma.



SELDEX SOC. DE EQUIPAMENTOS DE ESCRITÓRIO, S.A.R.L.

avenida da liberdade nº 127-129 Lisboa (1) • telefones 224985-328991
rua guedes de azevedo nº 195-204 porto • telefones 21424-21425

DISTR. ETP

um amigo
sempre pronto...

... simpático e agradável
que passeia
com a família e os amigos

... que nos ajuda no trabalho
uma apresentação que nos define
uma bela resposta a tudo o que lhe pedimos



ESTE É O NOSSO AMIGO RECÉM-CHEGADO DO JAPÃO

NEW TOYOTA COROLLA 1200

O COMPACTO DESPORTIVO-FAMILIAR

TOYOTA veio para ficar!

CONCESSIONÁRIOS EM TODO O PAÍS COM ASSISTÊNCIA DE SERVIÇO E PEÇAS
EM LISBOA: TRANSMOTOR - AV. FONTES PEREIRA DE MELO, 17-A NO PORTO: TRANSMOTOR - RUA CAMPO ALEGRE, 690 A 718

FESTAS DO NATAL

(Continuação da 10.ª página)

Trigo, e promovida pela Casa dos Empregados deste organismo, realizou-se, hoje, na sala do Jardim Cinema (Avenida Pedro Álvares Cabral), a tradicional festa infantil de Natal.

O programa constou de desenhos animados, distribuição de um lanche, um acto de variedades e oferta de lembranças a cerca de 500 crianças.

Da Intar

No salão de festas do Jardim Zoológico de Lisboa, ornamentado com motivos adequados à quadra festiva que se atravessa, realizou-se, ontem, uma festa oferecida pelo conselho de administração da INTAR — Empresa Industrial de Tabacos — aos filhos dos seus trabalhadores.

Presentes, o presidente do conselho de administração, prof. dr. Emygdio da Silva, e os administradores eng.º José Frederico Ulrich, marquês de Menda, António Burnay Bello e Diogo de Sottomayor, pessoa superior da companhia, e cerca de 400 crianças, acompanhadas dos seus familiares.

A festa, que em todos, grandes e pequenos, deixou as melhores recordações, começou por uma representação por crianças da Escola que a empresa mantém para filhos dos seus trabalhadores, seguindo-se um acto de variedades em que colaboraram artistas da Rádio e da TV, musicistas, palhaços e animas amestrados.

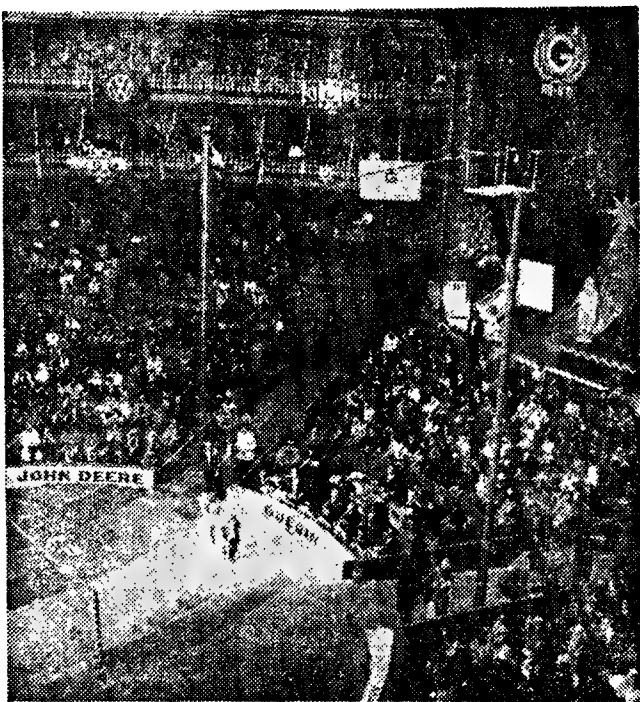
A todas as crianças foram distribuídos, além de lanches, brinquedos que, como é natural, constituíram motivo de grande alegria e contentamento entre toda a pequenada a quem era especialmente dedicada.

Do G. D. dos Funcionários do Automóvel Clube

O Grupo Desportivo dos Funcionários do Automóvel Clube de Portugal promove hoje, às 19 horas, na respectiva sede Rua Rosa Araújo, 24, uma festa de Natal cujo programa consta de filmes infantis, variedades e distribuição de guloseimas e brinquedos às crianças.



FESTA DE NATAL DA SUNDLETE — No Cinema Julio Diniz, no Porto, efectuou-se no passado sábado a habitual festa de Natal dedicada aos filhos do pessoal da Sundlete — Sociedade Industrial de Plásticos S. A. R. L., com sede em S. Mamede de Infesta. Numeroso grupo de crianças assistiu interessado aos vários números do programa: exibição de filmes infantis, conjunto infantil de acordeões e a representação da peça «Mel, Pastel e um Boneco de Papel», pela Companhia do Circo de Cultura Teatral. Ao fim da manhã, foi distribuída grande quantidade de brinquedos.



Um aspecto da festa de Natal da Guérin, no Coliseu dos Recreios

Da Guérin

Mais de 1600 crianças, filhos dos empregados da Sociedade Comercial Guérin, S. A. R. L., tiveram, no Coliseu dos Recreios, a sua festa de Natal, a qual foi promovida pelos Serviços Sociais da importante empresa.

Assistiram à festa, que foi um espectáculo de alegria, em que as crianças foram as grandes vedetas, os srs. José da Silveira Machado, presidente do conselho de administração da Guérin; Heinz Ehlert, vice-presidente; Pedro da Silveira Machado, José Duarte Ramos Jorge e César de Silveira Machado, administradores directores e funcionários superiores dos vários departamentos da firma.

O espectáculo foi constituído pela acção da Companhia de Circo presentemente no Coliseu e, durante o intervalo, foram distribuídos pela petizada valiosos brinquedos eléctricos, máquinas fotográficas, peças de vestuário e guloseimas.

Do Clube Estefânia

Hoje ao fim da tarde, e amanhã, das 18 às 20 horas, o Clube Estefânia procede à distribuição de agasalhos e guloseimas a crianças pobres da sua zona.

Do TAP

A família TAP encheu, na manhã de ontem, o Coliseu dos Recreios, para assistir (participar) na sua festa de Natal. Milhares de crianças viveram um ambiente de alegria e animação com a Companhia de Circo que actua na mesma casa de espectáculos.

Assistiram à festa os srs. eng.º Vaz Pinto e comandante Júlio Schütz, além de todos os directores de serviço. No final, houve para as crianças distribuição de brinquedos e guloseimas.

Na C. P.

No Coliseu dos Recreios, a C. P. ofereceu, esta tarde, um espectáculo aos filhos dos seus funcionários, a quem distribuiu brinquedos e guloseimas.

Do Q. G. da Legião

Amanhã, às 15 horas, decorre no Quartel General da Legião Portuguesa, a festa de Natal dedicada aos filhos dos legionários que ali prestam serviço. Preside o general Paul Damaço da Costa.



Dos filhos dos empregados do Banco de Fomento Nacional

O Grupo Cultural e Desportivo do Banco de Fomento Nacional, promoveu, com a colaboração da administração daquele estabelecimento de crédito, as belas festas de Natal especialmente dedicadas aos filhos dos empregados.

Nas instalações do Banco, à Rua Mousinho da Silveira, 26, decorreu a festa para os empregados da sede e das delegações de Évora e Santarém e a ela assistiram: o governador do Banco, prof. Daniel Barbosa; o vice governador, dr. Almeida Costa; os administradores, drs. José Sapateiro e Rebelo da Conceição e embaixador Esteves Fernandes; os directores drs. Santos Loureiro, César Gonçalves Varela Pinto, Noel Loureiro e eng. Joaquim Frago.

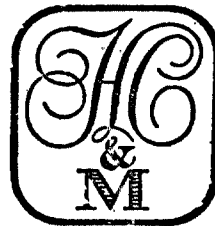
Foram distribuídos a todas as crianças, até aos 10 anos, interessantes brinquedos, livros e outras lindas lembranças, sendo-lhes também servido, depois, um excelente lanche. Aos empregados e seus familiares, foi igualmente servido um «cocktail».

As crianças e os adultos puderam ainda recrear-se com um excelente espectáculo de variedades seguido da projecção de vários filmes de desenhos animados.

Entretanto, nas instalações do Porto, na Avenida dos Alados 58, realizou-se também, a festa de Natal para os filhos dos empregados das delegações daquela cidade e de Braga, Viseu, Aveiro e Coimbra, a qual decorreu, igualmente, com muita animação e num ambiente de grande alegria proporcionado pelas numerosas crianças presentes.

Durante as festas de Natal dos filhos dos empregados do Banco de Fomento Nacional

DEPUIS 1785



CHAMPAGNE
Heidsieck & Co.
Monopole
REIMS

IMPORTADO DIRECTAMENTE DA ORIGEM

AGENTES:

J. A. DA COSTA PINA, LD.º

Rua do Alcaim, 73 — LISBOA
Telef. PPC (4 linhas) 32 00 31/4

COSTA PINA & VILAVERDE, LD.º

Rua do Bonjardim, 420 — PORTO
Telefones 2 65 62 - 3 22 28 - 3 52 21

**SOBRETUDOS
E GABARDINES**

Grande sortido em Agasalhos para Homem, CAMISARIA — GRAVATARIA — MALHAS — E as últimas novidades para BRINDES DE NATAL.

VERISSIMOS
Av. Guerra Junqueiro, 8-C

MÁQUINAS DE LAVAR ROUPA E LOIÇA

DAS MELHORES MARCAS

AUTOMÁTICAS

DESDE

4.750\$00

OFERTA DE DETERGENTES PARA UM ANO

... E A PRONTO SOMOS NÓS QUE MAIS BARATO VENDEMOS

JOVICA

LISBOA

Avenida 5 de Outubro, 53-C — Telef. 47769

Largo de D. Estefânia, 12-D — Telef. 534538

CACÉM — CASCAIS — SINTRA — VENDA NOVA

C. SANTOS, S. A. R. L.

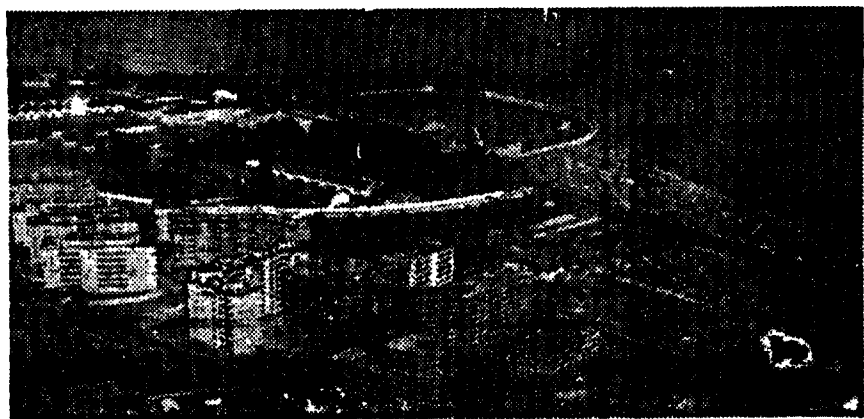
Comunica a todos os clientes, fornecedores e público em geral, que em virtude da quadra de Natal e da Festa dedicada aos filhos dos seus colaboradores, todos os seus escritórios, serviços de vendas e oficinas, se encontram encerrados a partir das 13,00 horas do próximo dia 23, só reabrindo na segunda-feira, dia 28.

PENSE NO FUTURO
EM PROPRIEDADES O SEU DINHEIRO
VALORIZA-SE

APARTAMENTOS
MOBILADOS
DESDE
150 CONTOS

5 000
CLIENTES
SATISFEITOS

J. PIMENTA, S.A.R.L.



Vista aérea de Paço de Arcos — Nó de ligação à Marginal e conjunto da ponte para construção imediata



Andares de 2 a 10
divisões assoalhadas

UMA CASA PARA CADA CASO

LISBOA — Praça Marques de Pombal, 15, 1.º — Telef. 426 42/4 78 42

QUELUZ — Rua D. Maria I, 30 — Telefone 95 20 21/22

SEBOLHEIRA — Amadora — Serviço Permanente — Telef. 93 36 70

PAÇO DE ARCOS — Bairro Comenda do Joaquim Matias — Tel. 243 35 11

CASCAIS — R. Regimento Infanteria 19, n.º 30 — Telef. 28 25 75

Conjunto Turístico da Pampilheira — Telef. 28 39 88

COIMBRA — Avenida Fernão de Magalhães, 170-1.º-Sala 1

CASTELO BRANCO — Pr. do Rei D. José, com entrada pela Rua da Figueira

NOVOS MODELOS DE 1971
DOS AUTOMÓVEIS

S A A B
SKODA
SUZUKI
C O N Y

Em exposição todos os dias
 das 20 às 24 horas durante
 o mês de **DEZEMBRO**.

CIMPOMÓVEL

Av. 5 de Outubro, 97-C — Lisboa

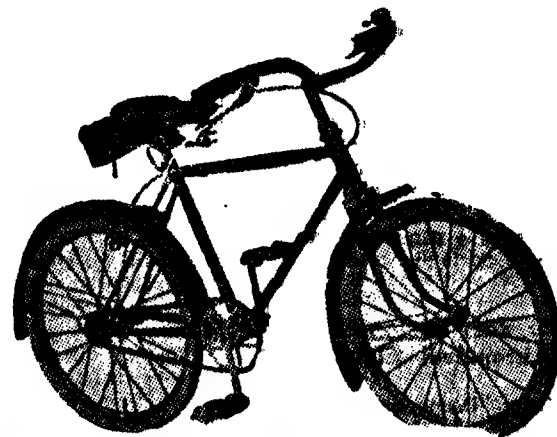
Policlínica do Rossio

Praça D. João da Câmara,
 19, 2.º Esq.

Dr. Almeida Melo — Crianças
 Dr. Anacleto Miranda — Otorrinolaringologia
 Dr. Arnaldo Rodó — Otorrinolaringologia e cirurgia
 Dr. Cordero Lobato — Ginecologia — Ginecologia — Ginecologia
 Dr. Ferreira Malaquias — Estomatologia — Fig. ano-rectal
 Dr. Fomoura Madureira — Rins — V. urinárias
 Dr. Freitas de Sousa — Reumatismo
 Dr. Feste da Silva — Seniores — Partos
 Dr. M. E. Motta Pereira — Boca e Dentes
 Dr. Macedo Costa — Nervosas e Mentais
 Dr. Marques da Gama — Medicina interna
 Dr. Mira Mendes — Doenças pulmonares
 Dr. Nelson Viegas — Pele e Sifilis
 Dr. Sérgio Rosa — Coração — Electrocardiografia
 Dr. Mesquita Guimarães — Radiologia
 Dr. Reis Vale — Análises clínicas

Informações e marcações pelo telefone 32 06 60.

BICICLETAS «VILAR»

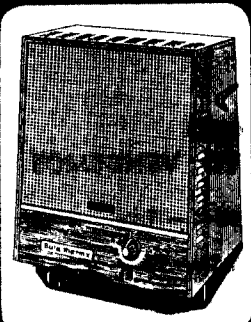


COMPLETO SORTEADO PARA HOMEM, SENHORA E CRIANÇA

DISTRIBUIDOR GERAL CICLO AREIRO
ANTONIO CARVALHO & C.ª LDA

AVENIDA ALMIRANTE GAGO Coutinho 1-C/3-B
 TELES 72 88 70 / 71 03 42 — LISBOA
 VENDAS NO DISTRIBUIDOR E NAS CASAS DA ESPECIALIDADE

BUTA-THERM'X



O CALORÍFERO A GÁS
BUTANO TOTALMENTE
ISENTO DE PERIGO

PODE REGÁ-LO COM GASOLINA QUE NÃO INCENDEIA!

FUNCIONA PELO SISTEMA DE CATALISE SEM CHAMA, SEM LUME, SEM FUMO, SEM CHEIRO E SEM ÓXIDO DE CARBONO

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

EST. M. SIMÕES JR., S. A. R. L.

8 OOURADORES 43 TEL. 381545 LISBOA

8 STO. ANTÓNIO 200 TEL. 25581 PORTO

Na COVILHA o «DIÁRIO DE LISBOA» é vendido na Tabacaria Hermanos, Praça do Município, 7.

VILARINHO & SOBRINHO, LDA.

Importação — Exportação

JANELAS VERDES — LISBOA
 Telef. 664433 - 664278 - 661201

ARMAZÉM DE PRODUTOS ALIMENTARES

CHAMPANHES
 ESPUMANTES
 ESPUMOSOS
 BRANDES
 VERMUTES
 VINHOS DO PORTO Rainha Santa
 VINHOS DO PORTO Maryo
 WHISKIES DE TODAS AS BOAS MARCAS

e, ainda...

CAFÉ CHAVE D'OURO

para completar o melhor presente de
BOAS FESTAS



A marca mais vendida na Europa

Miele
 máquina de lavar louça

Agente Oficial:

NOVOLAR

MONTEIRO & OLIVEIRA, LDA.

Rua Ferreira Borges, 139-143 e Rua Correia Teles, 1-3
 Tel. 687928 e 686816 — LISBOA

O «Diário de Lisboa» vende-se no Porto

O «Diário de Lisboa» encontra-se a venda nas tabacarias de Leça, Viosinhos, Foz, Avenida da Boavista, Carvalhos, Carvalhido, Rotunda da Boavista, Praça Marquês de Pombal, Rua de Coda Cabral, Constituição, Praça da República, Bonfim, Antas e partir das 10 e 30 e as tabacarias do Bar-Restaurante do Aeroporto em Pedras Rubras, a partir das 20 horas.

SINTRA ESPERA-O NO DOMINGO

Para as deslocações utilize também o eléctrico

O CONSUMO DA ENERGIA ELÉCTRICA

(Continuação da 1.ª página)

9,5 por cento. É mais significativo, no entanto, o aumento em relação a taxa registada em 1966 (5,9 por cento), mas não foi ainda em 1969 que se alcançaram as taxas de crescimento dos anos anteriores. Como ponto de referência, assinala-se que a taxa de crescimento registada em 1965 foi de 10 por cento. A este propósito, acrescenta o relatório do Grémio das Industriais de Electricidade que «os valores conhecidos deste ano corrente (1970) não deixam crer que tenha chegado o momento de uma recuperação no sentido das taxas antigas».

Em relação à composição do crescimento, poderemos notar que os consumos, de um lado, para usos industriais e agrícolas e, de outro lado, para iluminação

e outros usos que, em 1969, tinham apresentado taxas de 11 por cento e 9,3 por cento respectivamente. No ano de 1969, inverteram as posições relativas, com 9,4 e 11,8 por cento. Segundo o mesmo relatório, no que respeita à taxa de crescimento dos consumos para usos agrícolas e industriais, uma taxa de 9,4 por cento parece mais favorável do que a taxa de iluminação e usos domésticos.

Mais de 57 por cento para usos industriais e agrícolas

A composição percentual das diversas classes de consumo em 1969 manteve-se praticamente estável em relação a 1968: usos industriais e agrícolas — 57,6 por cento; iluminação e outros usos — 30,8 por cento; tracção — 3,9 por cento; serviço particular — 7,7 por cento. Em 1968, a composição percentual era a seguinte, respectivamente: 57,9, 30,3, 4,3 e 7,5 por cento.

Os consumos específicos, por habitante, atingiram em 1969, 642,3 KWh. Nos restantes anos do quinquénio, os mesmos consumos foram os seguintes: 1968 — 593,8 KWh/habitante; 1967 — 565 KWh; 1966 — 539,7 KWh; 1965 — 491,8 KWh. A percentagem do aumento dos consumos, por habitante e por ano, foi a seguinte ao longo do mesmo quinquénio: 1965 — 1,6 por cento; 1966 — 9,7 por cento; 1967 — 4,7 por cento; 1968 — 5,1 por cento; 1969 — 8,2 por cento.

O relatório acentua ainda que o rendimento da rede expresso em MWh/kilómetro tem melhorado ao longo do tempo e que «a construção de centrais térmicas com as conse-

quentes reduções de extensão de transporte de energia será um factor adicional a favorecer este aumento de rendimentos». Referindo-se a este aumento de rendimento, o relatório transcreve uma passagem do relatório do ano anterior, uma vez que mantém a actualidade: «Com efeito, para um preço médio de venda, quase estabilizado ao longo do tempo, verificam-se encargos sucessivamente crescentes sob todos os aspectos: investimento, mais onerosos até porque suportam em parte imposto de transacções de 7%, situação

com a qual a indústria não se conforma), aumentos de contribuições e de impostos, subidas das taxas de juros, elevação dos preços de matérias-primas e materiais de exploração. O equilíbrio tem-se mantido conseguido à custa da melhoria de rendimento das instalações obtida nas redes de transporte e de distribuição, já que na produção o fenómeno não é idêntico, pois só pode haver uma redução de custo se houver uma melhoria de utilização das instalações, o que depende das características do diagrama de carga».

DOIS GÊMEOS

PERFAZEM

DEZASSEIS IRMÃOS

PORTO, 21 — No Hospital de São João, onde está internada, deu à luz gémeos a sr.ª D. Laurinda Oliveira de Jesus, de 43 anos, residente no lugar da Deveza, em Oliveira de Azeméis (Oliveira de Azeméis), casada com o sr. Avelino Baptista da Costa, guarda da noiva de uma fábrica em São João da Madeira.

Com o nascimento dos dois gémeos, o número de filhos do casal aumentou para 16, o mais velho dos quais, uma rapariga, conta 21 anos, e o mais novo, 17 meses.

Se os problemas do casal (alimentar, vestir, calçar e educar tamanho rancho) já eram complicados, são agora muito maiores.

AR A MAIS NOS AUTOCARROS

Esta manhã, pouco depois das 7 horas, o autocarro n.º 435 em trânsito da Damalá para os Restauradores (carreira 46) trazia no piso inferior nada menos de sete janelas semibertas, o que não deixou de ser notado pelos enregelados passageiros.

A razão é simples: janelas avariadas, tornando-se impossível fechá-las.

Ar a mais nos autocarros, com as baixas temperaturas que temos sido, são o que pode chamar-se um... «antibrinde de Natal»!

AGRADECIMENTO

AO EX.^{mo} SR. PROF. MORAES ZAMITH,
DISTINTO MÉDICO CIRURGIÃO
DE UROLOGIA DE COIMBRA

Américo Ferreira Alves, vem publicamente agradecer a forma como foi tratado quando da melindrosa intervenção cirúrgica a que foi submetido na Casa de Saúde «Coimbra» e da qual se encontra completamente restabelecido graças à competência, saber, dedicação e carinho, com que Sua Ex.^a operou e orientou o tratamento. Torna extensivo este agradecimento, a todo o pessoal da referida casa de saúde, que de qualquer forma, e ajudaram a vencer a crise. Bem hajam.



**MANUEL NEVES
BARRETO**

FALECEU

Maria Luiza Eugénia de Almeida Castelo Branco Cid das Neves Barreto, Maria Filomena Cid das Neves Barreto Emílio, Manuel Clarimundo Emílio, Jorge Cid das Neves Barreto, Maria Suzana Cid das Neves Barreto e mais família participam o falecimento do seu marido, pai sogro e parente e que o funeral se realiza amanhã, às 11 horas da Igreja Santo Condestável, para o cemitério de Benfica. Às 10.30 horas será celebrada missa de corpo presente.

AGENCIA BARATA



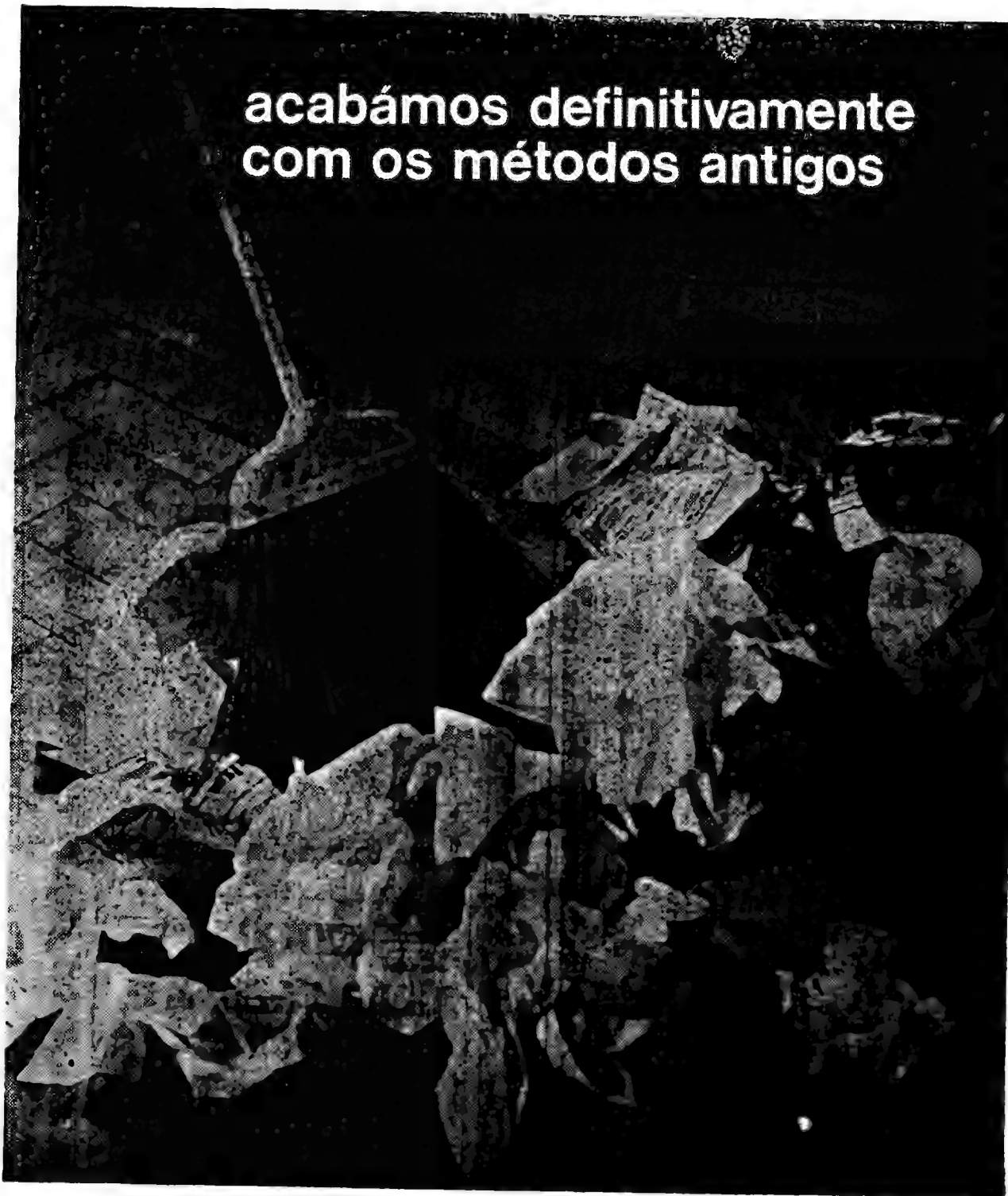
**FRANCISCO DA COSTA
CORREIA**

**Capitão do Exército
FALECEU**

Sua esposa Ema Augusta Correia, sua neta Ema Maria Correia seus irmãos e mais família participam o falecimento do seu extremo marido, avô, irmão e parente e que o funeral se realiza amanhã, dia 22, pelas 12 horas, da sua residência, na Avenida da República, 6-3.º, Esq.º, para o cemitério do Lumiar.

AGENCIA
DAS PEDRAS NEGRAS
DE RICARDO HENRIQUES
Tel. 869184

acabámos definitivamente
com os métodos antigos



Actualizados em todas as operações bancárias, trabalhamos por processos novos para homens novos.



LISBOA PORTO - COIMBRA

**CRÉDITO
PREDIAL
PORTUGUÊS**

JOHN LENNON esteve escondido durante seis meses numa clínica

LOS ANGELES, 21. — (R.) — Um discutido psicólogo, que tenta curar os seus doentes fazendo-os reviver a experiência do seu próprio nascimento, revelou que o «beatle» John Lennon e sua mulher Yoko Ono utilizaram como escondido a sua clínica durante seis meses.

Enquanto jornalistas procuravam Lennon por toda a cidade de Los Angeles, no princípio deste ano, o «beatle» estava no Primal Institute, do dr. Arthur Janov, um elegante psicólogo de Beverly Hills.

Lennon e Yoko estiveram primeiro numa clínica em Sunset Strip, até os gritos de bebês e o choro intenso dos doentes de Janov provocarem queixas dos vizinhos, obrigando o psicólogo a mudar-se para a sua actual clínica.

Na canção «Well, well, well», do seu «long-playing» intitulado «The Plastic Ono Band», a palavra «well» transforma-se gradualmente em



O «Beatle» John Lennon

«wall» («pranto») à medida que Lennon se perde no meio de alguns gritos desagradáveis.

Janov recusou-se a dizer se Lennon se submeteu à parte de nascimento da terapia primitiva.

A teoria de Janov é a de que neuroses datam de experiências traumáticas nos primeiros tempos da infância ou ao nascer.

Uma criança sofre dores devido a um mau parto ou a estrangulamento por meio do cordão umbilical, que afecta o cérebro e parte do sistema — afirma o psicólogo. — Para libertar al-

guem dessas dificuldades, o nascimento deve ser revivido.

A nova experiência de vida primitiva é denominada «primal» (primitivo). Os doentes de Janov submetem-se ao tratamento em quarto, onde se encontra o aviso «Não incomodar» e que contém brinquedos e berços, reforçados especialmente com madeira para suportarem o peso de «bebês» adultos.

A presença de Lennon na clínica foi mantida em segredo, de forma a que a sua visita a Los Angeles não fosse uma repetição da dos «beatles» à Índia, a que se deu grande publicidade — declarou Janov.

O psicólogo crê que a mensagem mais importante de Lennon é a de que as pessoas devem emergir dos seus sonhos — «O sonho que tantas pessoas têm de que, de qualquer modo, algo vai transformar-nos e tornar a vida mais bela, quer se trate de fama, riquezas ou seja lá o que for».

Actualidade internacional

Bucher poderá ser libertado antes do Natal

RIO DE JANEIRO, 21. — (A. N. L., F. P. e R.) — Em círculos da imprensa brasileira afirma-se que as autoridades de três Estados, pelo menos, começaram ontem a juntar os prisioneiros indicados numa lista de 70 pessoas cuja libertação é exigida pelos raptadores do embaixador suíço Giovanni Bucher.

Notícias provenientes dos Estados de São Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais referem que foram reunidos os prisioneiros locais e submetidos a exames médicos nas cidades de São Paulo, Porto Alegre e Juiz de Fora.

No entanto, informadores diplomáticos pensam que este facto não indica que o Governo brasileiro tenha aceite as exigências dos raptadores. Consideram que se trata de uma medida destinada a apressar a transferência dos prisioneiros para o Rio de Janeiro, de onde serão eventual-

mente enviados, para o exílio, se o Governo ceder ao que lhe é exigido.

A lista dos raptadores inclui 26 prisioneiros de São Paulo e a família de um deles, 10 prisioneiros e uma família de Rio Grande do Sul, e 6 prisioneiros do Estado de Minas Gerais.

Segundo certas fontes de São Paulo, dois dos presos, sendo um deles o jornalista Nelson Gatto, teriam dito que não desejavam deixar o Brasil.

Aviso palestino aos turistas

AMÁ, 21. — (F. P.) — «O bombardeamento de Jerusalém com foguetões é um aviso aos turistas que pensam ir a Jerusalém por ocasião das festas do Natal», escreve hoje o jornal «Al Fatah», órgão da comissão central da Organização de Libertação da Palestina.

«Esta operação», acrescenta, «demonstra também a capacidade das forças revolucionárias em introduzirem armas pesadas nos territórios ocupados».

«Al Fatah» afirma, em conclusão, que a «revolução exprime por todos os meios a sua recusa das soluções de capitulação ou de liquidação, nomeadamente, a do Estado palestino, apresentada recentemente».

Entretanto, o Governo está decidido a proceder paulatinamente dando à Polícia o máximo de possibilidades para encontrar Bucher e os seus raptadores e a rádio ainda não anunciou sequer que a lista dos lo embaixador tinha sido prisioneiros assinada pelo embaixador tinha sido recebida.

Por outro lado, segundo julgam observadores desta cidade, o embaixador poderá ser libertado antes do Natal, em troca dos 70 presos políticos.

O embaixador foi raptado há duas semanas no Rio de Janeiro, elementos da Vanguarda Popular Revolucionária (VPR) uma organização secreta esquerdista, mas, como já informou em duas cartas, encontra-se de boa saúde.

OS EUA RETIRAM TROPAS DO JAPÃO

TÓQUIO, 21. — Os Estados Unidos concordaram hoje em retirar 12.000 soldados e a maioria dos seus caças a jacto Phantom do Japão, até ao fim do mês de Junho — anunciou o Ministério nipónico dos Negócios Estrangeiros.

O acordo foi alcançado durante uma reunião efectuada à tarde pela comissão consultiva de segurança nipo-americana.

A FRANÇA DEPOIS DE MAIO/68

(Continuação da 1.ª página)

universidades, em edifícios demasiado acanhados e as suas dificuldades materiais criam condições muito propícias à agitação. Mas esta espada de Damócles continua suspensa sobre todo o ensino superior. Bastam umas dezenas de pessoas, decididas e armadas para pôrem em marcha, em qualquer ponto, uma máquina infernal susceptível de culminar numa situação igual à de Nanterre.

Os estudantes poderiam ter uma influência importante para impedir este desmoronamento das universidades para a tutela policial. Primeiro, as agitações teriam movimentos menos livres se a famosa «maioria silenciosa» estivesse menos passiva e menos espectadora. Não se trata de replicar a violência com violência, mas de se organizar, de se estruturar para que a violência não encontre terreno favorável numa massa amorfa e inerte. Se os movimentos estudantis não estivessem reduzidos a grupos de militantes dedados, mas pouco numerosos, se se tornassem comparáveis aos grandes sindicatos operários, esquerdistas teriam menos liberdade de acção. Se a participação nas próximas eleições universitárias fosse maciça, os extremistas sentir-se-iam mais isolados e com menos liberdade de movimento.

Ao mesmo tempo, a imagem dos estudantes aparecerá sob melhor luz aos olhos do público, o que é um dos elementos do problema, porque os privilégios das universidades não poderão manter-se, se os cidadãos os entenderem inadmissivelmente abusivos. As reacções actuais da sociedade francesa, neste domínio, constituem um facto grave, que

ninguém deve ignorar. Mais de dois terços dos nossos concidadãos pensam que a repressão de incidentes do tipo dos de Nanterre é demasiado branda e que a polícia não actua nas universidades com a devida frequência nem com a devida força. A cólera contra os que atacam os professores ou a administração, os que danificam o material dos edifícios, torna-se cada vez maior, em todas as classes. Os operários não se sentem menos exasperados que os outros, pelo contrário, julgam com muita severidade aqueles que danificam a máquina e os fazem estudos superiores e que não a aproveitam. Em França, as «massas» mobilizam-se actualmente contra os estudantes e não ao lado deles.

CALDAS DA RAINHA



MARIA DE JESUS ARROJA

FALECEU

Celeste Arroja Simões, Carlos Angelo Arroja, Noémia Vio'la Arroja, José Maria Simões, Angela Maria Viola Arroja, Carlos João Arroja Simões e restante família cumprem o doloroso dever de participar o falecimento da sua querida mãe, sogra, avó e parente e que o seu funeral se realiza amanhã pelas 12.30, saindo do Monteplio Rainha D. Leonor para o cemitério desta cidade.

Natal 70

Uma boa prenda pode ser um bom disco

Aqui tem outra* sugestão

Cada vez más cerca

«Ni siquiera sabemos quién nos arroja el vaso»

Um sensacional LP do grupo «Aguaviva» recentemente aplaudido em Lisboa durante os recitais no teatro Villaret e no programa «Curto-Circuito». Sob a direcção de Manolo Diaz, uma nova dimensão da canção de Espanha.

* As «outras» sugestões têm os nomes de «A Década de 60», dez anos da história do Mundo em 40 minutos de audição. Uma novidade da indústria portuguesa de disco. E também, Paco Ibañez interpretando os grandes poetas de hoje e de sempre.

Simbolo de qualidade.

AS GRANDES MARCAS NÃO SE IMPROVISAM. SÃO IMPOSTAS PELO TEMPO E CATEGORIA DOS PRODUTOS. POR ISSO ESCOLHEMOS O ROLLS-ROYCE PARA ACOMPANHAR O PORTO GRAHAM NA GRAVURA. DOIS SÍMBOLOS DE ALTA QUALIDADE QUE A «ÉLITE» DE TODO O MUNDO SELECIONOU.

VINHOS DO PORTO **Graham**

SÍMBOLO DE QUALIDADE

PIANOLA

Auto piano de técnica avançada

Representantes exclusivos para Portugal

STAND ASLA — PORTO

Amarrada por ladrões à escada da sua casa morreu de inanição

PARIS, 21 — (F. P.) — Amarrada por ladrões à escada da sua casa, uma setenta e sete anos, morreu de inanição. O assalto, realizado na quinta-feira, só ontem foi descoberto.

A sr.^a Jeanne Gressot vivia sózinha num garido pavilhão em Limell — Brevannes (vale do Marne). Na quinta-feira à tarde, os vizinhos viram-na sair e entrar em casa, mas a partir de sexta-feira ninguém voltou a vê-la.

Ontem de manhã, um vizinho, notando que a luz continuava acesa, no primeiro andar, avisou a Polícia. Os gendarmes descobriram a sr.^a Gressot presa ao corrimão da escada, sentada num degrau, amordaçada, as mãos atadas atrás das costas e com uma corda ao pescoço.

Todos os móveis do primeiro andar tinham sido revistados. Os ladrões devem ter-se introduzido por uma janela desse andar, cujo vidro está quebrado. Na cozinha, a mesa estava posta. A senhora deve ter sido, portanto, atacada na quinta-feira à noite. Depois de terem roubado quanto quiseram, os ladrões partiram sem se preocuparem com a sorte da sua vítima, que não conseguiu desfazer-se dos nós.

REVELA A «TIME»:

QUASE TERMINADA A BASE DA URSS EM CUBA

NOVA YORK, 21 — (A.N. I. e F. P.) — Está quase completa a base de submarinos nucleares que a U. R. S. S. está a construir na costa de Cuba — afirma o semanário «Time».

Aviões de reconhecimento a grande altitude U-2 tiraram fotografias que provam estar praticamente concluída a base, localizada perto de Cienfuegos.

A revista diz que «além de locais de armazenamento de armas nucleares para submarinos, os soviéticos construíram uma barreira antissubmarina de aço entre a praia e a ilha de Cayo Carenas, assim como posições para baterias anti-aéreas, acrescentando:

«Foram também construídas esmeraldas instalações para descanso e recreio. Encontram-se ainda na baía duas barcas destinadas a receber os resíduos contaminados dos submarinos que se encontram na baía».

A «Time» escreve ainda que a base pode ser usada por qualquer dos 76 submarinos nucleares soviéticos duplicando a capacidade da U. R. S. S. de patrulha na água dos Estados Unidos, uma vez que um submarino, operando a partir de Cienfuegos, pode levar a cabo missões de observação que presentemente requerem dois submarinos convencionais.

A revista afirma que o Governo de Nixon espera

poder evitar um confronto que possa interferir com as conversações «SALT» (limitação de armas estratégicas) e outras entre os Estados Unidos e a União Soviética, mas confessa não ter a certeza de que isso possa ser evitado.

«Os Estados Unidos parecem resignados com a

presença de unidades navais soviéticas nas Caraíbas, com os submarinos assistidos em águas internacionais por um barco de apoio com base em Cuba. Mas espera que os soviéticos não forcem a mão pondo em operação a base de Cienfuegos» — sublinha a «Time».

ESPANHA: Importante discurso do almirante Carrero Blanco

MADRID, 21 — (R.) — O vice-presidente almirante Luis Carrero Blanco deverá pronunciar hoje um importante discurso sobre os problemas políticos que a Espanha enfrenta, a seguir à controversia internacional e tensão interna, provocadas pelo julgamento em Burgos de 16 nacionalistas bascos.

O vice-presidente ultra-conservador, de 76 anos, proferirá a alocução esta tarde, às 16 horas T.M.G., nas Cortes espanholas (Parlamento), em Madrid.

Círculos políticos desta capital esperam que o discurso lance luz sobre a futura política espanhola e que talvez revele certas das tensões sob as quais o Governo tem actuado desde o

início do julgamento militar em Burgos, no princípio deste mês, e o rapto do conselheiro alemão ocidental em San Sebastián, Eugene Beihl.

Deverá, também, falar esta noite nas Cortes Alejandro Rodríguez de Valcarlos, de 64 anos, presidente do Parlamento espanhol.

Tem-se especulado no sentido de que o generalíssimo Franco tenciona nomear o almirante para seu primeiro-ministro, mas tal conjectura não se concretizou. As reformas constitucionais de 1966 permitiram que fossem separadas as funções de chefe de Estado e de chefe do Governo.

O almirante actua, todavia, como um virtual primeiro-ministro de Franco e é considerado patrono de um grupo de tecnocratas, de pensamento europeu, alguns pertencentes à organização internacional católica laica Opus Dei.

Embora alguns desses tecnocratas sejam manifestamente liberais, a sua posição política parece ter ficado comprometida por estarem intimamente ligados ao vice-presidente.

A recente crise, precipitada pelo julgamento de Burgos, provocou críticas reservadas de um grupo de políticos conservadores católicos, que perderam as suas posições na última remodelação governamental.

O jornal de Madrid «Ya», considerado como o seu intérprete, tem sugerido insistentemente que conside-

ra o Gabinete fraco e pedido um Governo mais amplamente representativo.

OS 16 BASCOS AGUARDAM AINDA AS SENTENÇAS

MADRID, 21 — (A. N. I.) — Os advogados de defesa dos 16 bascos julgados por terrorismo e assassinio não foram ainda convocados pelo tribunal militar de Burgos para tomarem conhecimento das sentenças — anuncia-se

em círculos afectos aqueles causidicos.

O acusador público pediu a pena de morte para seis dos réus e a condenação dos restantes a pesadas penas de prisão.

Entretanto, continua a denegar-se o paradeiro do conselheiro alemão ocidental em San Sebastián, Eugene Beihl, que militante basco raptaram naquela cidade e mantém em seu poder como refém.

Suspeita-se de fogo posto no incêndio do hotel que causou 28 mortos

TUCSON (Arizona), 21 — (R.) — A Polícia desta cidade está hoje a investigar a possibilidade de ter havido fogo posto no incêndio de um hotel onde morreram 28 pessoas, incluindo membros de algumas das mais importantes famílias deste Estado.

Fontes da Polícia revelaram que uma pessoa foi detida para interrogatório após um incêndio no luxuoso Hotel Internacional, desta cidade.

Oficialmente, a Polícia revelou apenas que as suas investigações são mais do que simples rotinas.

A causa do incêndio ainda não foi apurada.

A maior parte das vítimas são mexicanos ricos, proprietários na região fronteiriça do México, que tinham vindo

aos Estados Unidos para fazerem compras de Natal com as suas famílias.

O hotel tinha 11 andares e o incêndio começou no quarto ou quinto, propagando-se depois aos andares superiores, através das escadas de madeira.

Segundo os bombeiros, a medida que o incêndio progredia, a temperatura nos andares superiores atingia mais de 1000 graus centígrados, sendo suficiente para fazer estalar as placas de cimento.

As pessoas que se encontravam nos andares superiores ficaram numa autêntica ratoeira, com a retirada cortada, mas algumas puderam ainda ser salvas pelos bombeiros, enquanto outras, em desespero, se atiravam das janelas para a rua.

NOVA CABELEIRA modelo HELGA



PARA UM PENTEADO «GYPSY STYLE», «CORONA», ETC.

Novo desenho de fundação flexível

PARA MAIOR CONFORTO E SEGURANÇA

Extremamente fácil de aplicar (100% cabelo natural)

Remete-se pelo correio a cobrança

Portes incluídos, 1.500\$00

NOVIDADES CAFINA

Rua Pedro Nunes, 2 Tel. 560415 — LISBOA-1

Ao fazer a sua encomenda remete uma pequena amostra de cabelo da cor desejada

Peça lista de preços de outros modelos

SINTRA ESPERA-O NO DOMINGO

Para a sua decoração utilize as combinações eléctricas

CANASTA

P. DE LONDRES, 11-B

Ao completarmos 7 anos, agradecemos de novo o apoio e carinho dos nossos amigos, e que permitiu também transformar em enorme êxito e inauguração das nossas novas instalações na

tartaruga

AV. JÚLIO DINIS, 10-C



JUDITE BERTA DE MESQUITA FRANCO BEBIANNO

CONFORTADA COM OS SACRAMENTOS DA SANTA MADRE IGREJA FALECEU

Maria Palmira Franco Bebianno Bruto da Costa, seu marido Vasco Bruto da Costa, João Vasco de Mesquita Franco Bebianno, sua mulher Maria Helena Marques da Anunciação Bebianno, suas filhas Maria João, Helena Maria, Ana Cristina e Maria do Rosário, e mais família, cumprem o doloroso dever de participar que foi Deus Servido chamar à sua Divina Presença a sua muito querida mãe, sogra, avó e parente, e que o funeral se realiza amanhã, dia 22, às 11 horas, saindo da igreja de São João de Deus para jazigo de família no cemitério do Alto de São João.

P. N. A. M.

AGENCIA MAGNO — Telef. 53 41 67

Conta Juventude BANCO DO ALENTEJO

«Ensaio é o fala de um cidadão a outros cidadãos»

novo lançamento da «coleção ensaios»

ENSAIOS

de geografia humana e regional por ORLANDO RIBEIRO

«Escritos voluntariamente numa linguagem simples e clara, pretendem guardar, ao mesmo tempo, o rigor científico que os especialistas da matéria têm o dever de exigir, sem deixarem de ser acessíveis a pessoas cultas e a leitores curiosos.»

vol. br., XVI-373 pp., esc. 90

alguns temas

progresso e desigualdade • a Ásia impenetrável • problemas humanos em África: preconceitos e ressentimentos; entraves à ascensão social; o mundo para os homens • duas soluções do problema agrário • problemas da população em Portugal: tendências da evolução demográfica; emigração.

coleção ensaios

- 1 V. Magalhães Godinho: ENSAIOS I (sobre História Universal)
- 2 V. Magalhães Godinho: ENSAIOS II (sobre História de Portugal)

livraria SÁ DA COSTA editora

Em ALMADA, o «DIÁRIO DE LISBOA» é vendido por Amadeu & Veríssimo, Praça da Restauração, 12.

Aragon despediu-se dos telespectadores

PARIS, 21. — (F. P.) — Louis Aragon despediu-se ontem à noite dos telespectadores franceses. Consciente da sua idade, disse na TV que era a sua última emissão televisuada.

Louis Aragon, cujo rosto apareceu em silhueta, leu muitos dos seus poemas, entre os quais três inéditos escritos em 1969.

1977 - 1978

não
engordura
o
forno

MOD. BEAUTÉ 24.24 AG

FAR

o fogão que a fara poupar tempo e dinheiro

1977 - 1978

distribuidores exclusivos:
J. COSTA & SILVA, Lda
 R. dos Sapateiros, 79-1 - 326713 - Lisboa

COSTA & BRANCO
Sucessores de Lopes & Araújo
CASA FUNDADA EM 1865)
71, R. ASSUNÇÃO, 77 " TELEF. 3005 - 3006

- **TODOS OS TIPOS DE BALANÇAS**
- **UTILIDADES**
- **ELECTRODOMÉSTICOS**
- **VIDROS «PIREX» E OUTROS**
- **CUTELARIA FINA**

Especialmente para a quadra de Natal seleccionámos uma gama de artigos que estão patentes a todos os clientes numa nova secção.

36

**SUAVES
MENSALIDADES**

M. L. FERREIRA

LANÇA A SUA GRANDE CAMPANHA

CRÉDITO A LONGO PRAZO!



**ESCOLHA
A MÁQUINA
DE LAVAR
ROUPA
ou LOIÇA
DA SUA MARCA
PREFERIDA**



**PAGUE-A QUASE SEM DAR POR ISSO, NÓS CONFIAMOS EM SI POR ISSO
LHE DAMOS ESTA OPORTUNIDADE: CRÉDITO A LONGO PRAZO**

RUA D. ESTEFÂNIA, 48-A

SÓ VENDEMOS AS MELHORES MARCAS E COM GARANTIA

**Mais frio em Vila Real
do que em Bragança**

No ultimo dia deste Outono rio, mas de sol. Via Real ultrapassou Bragança na corda de temperaturas negativas: 6 graus abaixo de zero marcou o termómetro naquela cidade enquanto na capital do nordeste transmontano não desceu dos 4. Entretanto em Mirandela, considerada terra quente da região brigantina o termómetro também foi até aos 4 negativos. a água gelou nos canos e muitas pessoas não se recordam de haver tanto frio na zona.

Enquanto no nordeste transmontano as pessoas talvez sonhem com as Costas do Sol ou os Algarves (e, nesta época com razão: mas 20 euros na água do mar do Estoril Real...), a violenta geada continua a causar grandes prejuízos para a agricultura: fazem as forragens, o gado está em perigo, só com grande dificuldade se pode coar a aze tona. Além disso em Mirandela há um denso nevoeiro que provoca transtornos de várias ordens.

**UM SALÃO DE ARTE
FOTOGRAFICA
NO BARBEIRO**

BARREIRO, 21 — O Grupo Desportivo da CUF inaugurou, ontem, a exposição do seu Salão de Arte Fotográfica, que ficará patente ao publico até 1 de Janeiro na secção do Barreiro do Liceu Nacional, de Setúbal, á Rua da Mocidade Portuguesa, com o seguinte horário: todos os dias uteis das 21 ás 23 horas, e aos domingos e feriados das 15 ás 18 e das 21 ás 23 horas. Serão feitas projecções de diapositivos a cores, seleccionados da colecção de mais de mil e quinhentos recebidos no salão, que representam quase todos os países do mundo, nos seguintes dias: hoje, ás 18 horas; 22, 23, 30 ás 21 na secção do Liceu de Setúbal; e no dia 29, ás 18 horas, no Cinema-Ginásio do clube.

Em Lisboa, porém, a temperatura subiu; a mais baixa registrada foi de 5° positivos, às seis da madrugada (contra 1°, há três dias). Mas as pessoas continuam a bater o dente e a bater o dente irão entrar no inverno. Mais razão para isso têm, aliás, as gentes do Porto, onde às 9 horas a temperatura era ainda, só, de 2 graus — menos 4 do que em Coimbra e menos 5 do que em Lisboa.

Ribeiros gelados em Unhais da Serra

UNHAIS DA SERRA, 21 —
Ribeiras da região aparece-
ram gelados devido ao abaixamento da temperatura, que oscila entre 3 e 6 graus negativos. Continua a cair regularmente geada, tão intensa que parece neve.

Do nosso leitor sr. Antão Pinto Gomes Veiga, residente na Rua Dario Cannas, 6, 1.º, em Loures, e em comentário à nota do Município local transcrita nas nossas edições de 17 do corrente sob o título «Já há luz em Loures», recebemos a seguinte carta:

«Diz o recorte do jornal
que V. Ex.^a tão dignamente
dirige que já há luz em Lou-
res.

Contudo, na verdade, há luz em Loures: o que se diz é a intensidade dessa luz. Eu resido na sede do concelho e até já substituí lâmpadas fluorescentes por lâmpada, normais por a energia eléctrica não ter força para os arrau-

cadores, e não obstante ter comprado estabilizadores de corrente para a TV, o som e a imagem aparecem de longe a longe, o que acontece até com um gira-discos. Se necessário for, posso até apresentar testemunhas.

Não tenho mais comentários a fazer, mas o que li de pura verdade foi o esquecimento da C. R. G. E. O mesmo já há anos me havia dado dito por pessoal dos próprios Serviços Municipalizados: é o facto de os cabos condutores serem os mesmos de quando havia um decimo de consumidores e ausência de indústrias facto de que os responsáveis se têm colocado na indiferença. E, a não brincam quando há reclamações, dizendo que se não há electricidade, há velas à venda!

Bolsa de Lisboa

FUNDOS DO ESTADO	Efec.	Compra	Venda	Ultramarinas	Efec.	Compra	Venda
Consolidado 2 3/4% ...	—	—	500\$	Ag S Tomé e Príncipe...	280\$	280\$	290\$
Consolidado 3% ...	—	—	502\$	Boror	—	—	160\$
Consolidado 3 1/2% ...	—	—	612\$	Buzi	—	71\$	73\$
Centenários 4% ...	—	—	1.440\$	Cabinda	—	—	—
Obras, Fezoua 5% ...	—	—	1.000\$	Diamonds Angola	2.320\$	2.320\$	2.340\$
Externo 1ª Série	—	950\$	—	H E Roux	—	650\$	700\$
Externo 1ª Série C	—	560\$	—	Linha do Príncipe	—	—	—
Externo 3ª Série	—	718\$	720\$	Mocimboa	178\$	177\$	179\$
Externo 3ª Série C	—	—	800\$	Sonete n	—	—	400\$
Cautelas 3ª Série	—	140\$	—	Sonete p	—	400\$	410\$
				Zambézia	—	—	79\$
OBRIGAÇÕES				Diversas			
Agua Lisboa 5%	—	—	505\$	Cidra	6.800\$	6.750\$	6.900\$
A P T 5% 58	—	845\$	—	Cim Leiria	4.500\$	4.400\$	4.600\$
A P T 4 1/2% 65	—	845\$	—	Cim Tejo	—	7.600\$	7.800\$
C P 5 1/2% 67	—	—	—	Col Navegação	1.520\$	1.520\$	1.530\$
C C U F 6%	—	900\$	900\$	C U F	—	1.540\$	1.600\$
C C U F 6% 68	—	900\$	900\$	Inc Alcança	—	—	—
Gás Elect 4% 48	—	905\$	910\$	Nac Navegação	—	3.600\$	4.000\$
Gás Elect 4 1/2% 51	—	842\$	—	Petroquímica	—	1.540\$	1.600\$
Gás Elect 5% 52	—	810\$	840\$	Port e Colónias	—	1.300\$	—
Gás Elect 5% 58	—	830\$	—	Port Celulose	—	4.080\$	4.700\$
Gás Elect 5% 59	760\$	—	760\$	Port Peçoa	—	—	—
Gás Elect 5% 62	—	926\$	—	Port Tabacos	—	782\$	702\$
Gás Elect 5% 63	—	913\$	—	Sacor	3.900\$	3.850\$	3.950\$
Gás Elect 5% 65	—	901\$	—	Siderurgia Nac	2.620\$	2.600\$	2.700\$
Gás Elect 5% 67	—	—	—	Socel	3.280\$	3.270\$	3.300\$
H E A Alentejo 5% ...	—	—	—	Tabacos de Portugal ...	6.800\$	6.800\$	6.900\$
H E Cávado 5%	718\$	—	—	Tabacaria	740\$	740\$	745\$
H E Cávado 6%	—	910\$	940\$	U F Azeta	—	—	—
H E Douro 5%	—	700\$	—				
H E Douro 6%	—	910\$	—	Agua Elect a Gás			
H E Norte Port 5% ...	—	910\$	950\$	Agua Lisboa p	—	390\$	—
H E S Estrela 6% ...	—	760\$	—	Agua Lisboa 34	—	405\$	—
H E Zêzere 5% 55 ...	—	—	—	Agua Lisboa 36	—	390\$	—
H E Zêzere 5% 57 ...	—	—	950\$	L P Electrodidade	1.178\$	1.175\$	1.177\$
Lisnave 6%	—	900\$	900\$	C P Electrodidade nom.	1.176\$	1.158\$	1.165\$
Metropolitano 4%	—	900\$	—	C P Electrodidade 950	—	—	—
Metropolitano 3 3/4% ...	—	700\$	—	Blaci Beiras	1.650\$	1.640\$	1.670\$
Mocimboa 5%	—	—	750\$	Gás Elect	443\$	443\$	444\$
Nac Elect 5%	—	—	—	H E Alto Alentejo	177\$	177\$	178\$
Nitratos 5%	—	860\$	—	H E Norte Portugal ...	230\$	230\$	232\$
Nitratos 5% 60	—	—	—	H E S Estrela	—	—	—
Petroquímica 5%	—	—	—	Nac Electrodidade	—	—	—
Port Celul 5%	—	—	—	U E P	192\$	191\$	193\$
Sacor 5% 54	—	—	—				
Sacor 5% 60	—	740\$	—				
Siderurgia 5% 2ª	—	740\$	—				
Siderurgia 5% 3ª	—	740\$	—				
Siderurgia 5% 4ª	—	815\$	—				
Sonete 5%	—	—	—				
T A P 4%	710\$	700\$	710\$				
Termoelect Port 5% ...	—	—	—				
U E P 3 3/4%	—	—	90\$				
U E P 4%	—	—	—				
U E P 7/2%	70\$	—	—				
U E							

FUNDOS		
DE INVESTIMENTO		
F Atlântico	—	195\$6 201\$5
F D E S	—	122\$ 255\$7

ÍNDICE

BORGES & IRMÃO

ÍNDICE

BORGES & IRMÃO

COTAÇÃO DAS ACCOES (Base: Dez. 65=100)

	14/12/70	18/12/70	21/12/70
GERAL	147.0	148.8	148.8
METROPOL.	140.8	142.6	142.9
ULTRAM.	192.3	194.2	191.8

ACÇÕES			
Bancos			
Agricultura	2.545\$	2.540\$	2.550\$
Alentejo	1.121\$	1.121\$	1.122\$
Angola	—	3.700\$	3.714\$
Burnay	—	—	—
Créd. Predial	9.400\$	9.400\$	9.500\$
E. Santo	24.150\$	24.150\$	24.200\$
E. Santo n.	—	—	—
Farmacia S. D.	—	—	2.500\$
Farmacia	—	2.450\$	—
L. G. Açores p.	—	—	—
L. G. Açores n.	—	—	—
P. Atântico p.	6.950\$	6.940\$	6.970\$
Portuga n.	—	3.000\$	3.100\$
Portuga p.	—	3.800\$	—
Totta Afrança	—	5.000\$	5.800\$
Ultramarino n.	—	3.550\$	3.60\$
Ultramarino p.	3.920\$	3.900\$	3.930\$
Seguros			
Alentejo	—	148\$	150\$
Douro	—	1.500\$	—
Mundial	1.110\$	1.107\$	1.110\$
Saões	—	1.800\$	2.200\$
Tranquilidade	—	57.000\$	—
Ultramarino	—	—	—
Ultramarinos			
Açúcar de Angola	—	781\$	790\$
Ag. Cascaes	630\$	—	635\$
Ag. Incomat	—	1.700\$	—
Ag. Nieme	—	—	430\$

PAISES	COMPRA	VENDA
África do Sul — Rand	355\$50	385\$00
Alemanha — Marco ...	7370	8300
América		
— Dólar de \$ e 4 ...	28500	285\$50
— " " de \$ e 20 ...	28540	285\$80
— " " de \$ e 50 e 000 ...	28550	285\$90
Argentina — Peso Novo	55\$0	7500
Austria — Schilling.....	1 \$	\$ 6
Bélgica — Franco	156	159
Brasil — Cruzeiro	4550	5530
Canadá — Dólar	218 \$	285\$20
Dinamarca — Coroa ...	3510	4500
Espanha — Peseta	140,5	142
Francia — Franco	5500	5530
Holanda — Florim	158,5	85 \$
Inglaterra — Libra	675\$50	595\$50
Itália — Lira	504,4	1,34
Marracos — Dirham.....	5800	5560
Noruega — Coroa	3395	45 \$
Suécia — Coroa	5535	5555
Suiza — Franco	6558	5578
Quem:		
Inglaterra—Libra Isopel	290580	\$ 0500
Inglaterra — 72 Libra	290580	\$ 0500
Ouro fino — Barra	16500	18500

J. BURNAY, L. DA Notas estrangeiras
Papéis de crédito
RUA DO OURO, 72 Tel. 231273

Diário de Lisboa Renascença Gráfica S.A.R.L.
Administração e Publicidade
Rua Castilho 185-1
Teler 65 45 31 2-3-4
Redacção e Serviços Técnicos
Rua Luz Soriano, 44
Teler 32 02 71 2-3 e 32 11 54-5
End. Tel. DIBOA Telx 1363
Lisboa — Portugal

o tempo

INFORMAÇÃO DO SERVIÇO METEOROLÓGICO

TEMPERATURAS EXTREMAS OBSERVADAS NA REDE NACIONAL DO CONTINENTE ATÉ AS 9 HORAS DE HOJE — Máxima: Tavira, 15°2; mínima: Figueira de Castelo Rodrigo, -7°6.

TEMPERATURAS DO AR ÀS 9 HORAS DE HOJE — Porto, 2°; Penhas Douradas, 0°; Coimbra, 6°; Portalegre e Lisboa, 7°; Faro, 9°; Funchal, 13°.

SITUAÇÃO GERAL ÀS 9 HORAS DE HOJE — Em Portugal continental, o céu estava pouco nublado e o vento era fraco ou moderado de Leste.

TEMPERATURAS OBSERVADAS ÀS 9 HORAS, NA COSTA DO SOL — Na atmosfera: 7,5 na água do mar: 14,6.

PREVISÃO GERAL ATÉ ÀS 24 HORAS DE AMANHÃ:

Amor
Nascer às 8 e 51
Ocaso às 18 e 18

Céu geralmente pouco nublado; vento fraco de Leste; formação de geada forte nas regiões abrigadas a norte do rio Tejo durante a madrugada.

MARÉS:

PREIA-MAR: Hoje — 0 e 3 (3,3 m); 22 e 48 (3,2 m); Dia 22 — 1 e 3 (3,2 m); 23 e 46 (3,2 m); Dia 23 — 12 e 08 (3,2 m).

BAIXA-MAR: Hoje — 3 e 23 (1,8 m); 6 e 32 (1,7 m); Dia 22 — 4 e 32 (1,8 m); 7 e 1 (1,7 m); Dia 23 — 5 e 4 (1,8 m); 18 e 11 (1,6 m).

Operações de Bolsa
BANCO DO ALENTEJO

PRESENTES
PRESENTES
PRESENTES
PRESENTES
PARA TODOS

kalinka

RUA SAMPAIO E PINA, 1-C
RUA CASTILHO, 171-A
LISBOA

lar feliz é lar onde há calor

calor que pode ter, graças ao serviço de aluguer que, durante os meses de inverno, os depositários sonapgás põem à sua disposição.

mediante um contrato, haverá, em sua casa, "calor e simpatia" dados pelo sonapgás — "uma chama mais quente".

em lisboa

Imperluz tel. 65 02 03
(central) tel. 65 03 19

nevicasa tel. 78 32 87
(benfica) tel. 78 12 25

drogaria floribela
(olivais)
tel. 31 04 93

se reside fora de lisboa, consulte o depositário sonapgás local.



ROBERT MAHEU, à esquerda, perdeu a batalha legal para continuar à cabeça do império do jogo em Las Vegas, pertencente ao multimilionário Howard Hughes. À direita vemos CHESTER DAVIS, o homem que lhe vai suceder. Segundo algumas informações, Hughes pretendia despedir Maheu devido às infiltrações da Mafra nos casinos de Las Vegas, denunciadas pelo FBI, de que Maheu é um antigo agente. Entretanto, o multimilionário não aparece há já algumas semanas, tendo constatado que se encontrava nas Bahamas ou em Los Angeles

Continuam em estado grave quatro dos sete atropelados por um pronto-socorro dos bombeiros

Continuam internadas, em estado grave, cinco das sete vítimas do acidente ocorrido ontem, à noite, na Rua Nova da Piedade, com um pronto-socorro dos B. S. B., que ali tinha ido combater o fogo que deflagrara numa barraca. Quando o pronto-socorro já abandonava o local, parece que por falta de travões, começou a recuar, colidindo as pessoas que apanhou no seu caminho até embater contra um prédio.

O incêndio registou-se cerca das 18 e 30, na barraca onde, além de mais três pessoas, ausentes no momento, habita João Rodrigues Catarino, de 82 anos. Foi este quem deu o alarme, vindo, em circunstâncias difíceis, a ser salvo pelos vizinhos.

Compareceram, depois, no local quatro viaturas da 1ª Companhia dos B. S. B., da Avenida D. Carlos I, que ao cabo de uma hora tinham o sinistro dominado. E foi quando uma das viaturas conduzia por Fernando da Silva, já regressar ao quartel, que o acidente se deu, para o qual também deve ter contribuído o mau estado do terreno, encharcado de água.

Na sua trajectória, que provocou o pânico entre os circunstantes, o pronto-socorro colheu os menores Américo Fonseca Antunes, de 6 anos, sua irmã, Jacinta Valdemira, de 16 meses, e a mãe, sr.ª D. Soledade da Conceição Antunes, de 39 anos, casada com o sr. dr. Américo Antunes e residente na mesma artéria em que se deu o acidente, 63; sr. Joaquim Rosa, de 69 anos, empregado de laboratório, e sua mulher, sr.ª D. Glória do Amaral, de 67, ambos residentes na mesma rua, 79; e a sr.ª D. Eugénia Conceição Mesquita, de 70, com a mesma residência.

Recolheram a casa a esposa do sr. Joaquim Rosa e a sr.ª D. Natália da Conceição, de 35 anos, residente no rés-do-chão do prédio em que o pronto-socorro embateu, e que encontrando-se à janela sofreu também ferimentos provocados pelo tubo do algaroz daquela viatura.

NA LINHA DO QUE DE MELHOR SE FAZ EM ALTA FIDELIDADE OS PROFISSIONAIS DO SOM APRESENTAM

ACOUSTICAL QUAD
O melhor amplificador do mundo — altifalantes electrostáticos sintonizadores AM e FM. Multiplex.

Ortofon
O pick-up que serve de padrão.

WHARFEDALE
O altifalante desenhado por G. A. Briggs.

REVOX
O extraordinário gravador de características profissionais.

THORENS
O giro-discos dos melómanos e profissionais.

Lenco
Precisão suíça ao serviço de giro-discos e conjuntos de alta-fidelidade.

JBL LANSING
O melhor altifalante americano.

VALENTIM DE CARVALHO CI BARL
RUA NOVA DA ALMADA, 95-97 LISBOA
Na norte: VADECA — R. de São António, 210 — PORTO

Depois da demissão de Gomulka

(Continuação da 1.ª página)

meteu que o Partido fará a sua auto-crítica e dará uma resposta clara e verdadeira à questão que consiste em saber como aconteceu este desastre.

Algumas causas residem em dificuldades reais, mas outras relacionam-se com conceitos errados de economia que terão de ser modificados, disse, numa crítica evidente à orientação de Jas-zczuk.

Embora sem mencionar o nome de Gomulka, o novo chefe do partido declarou que a regra fundamental deve ser a do «respeito pelo princípio da direcção colectiva e da democracia interna na vida do Partido e na actividade dos órgãos supremos». «Os observadores políticos pensam que Gierk estava implicitamente a acusar o seu antecessor de ter desprezado essa regra».

Fonões bem informados dizem que Gomulka nos últimos anos estava a ficar cada vez mais frívolo e intolerante, em relação àqueles que discordavam com ele, tendo discutido violentamente com Gierk na sessão do Politburo que aprovou o aumento dos preços.

Quando Gierk se opôs ao aumento dos preços, Gomulka teria dado socos na mesa, furioso. Mas, apesar disso, o dirigente dos mineiros da Silésia votou contra e abandonou a sala.

EM ESTADO SATISFATÓRIO O DOENTE A QUEM FOI TRANSPLANTADO UM RIM

Não sofreu alteração o estado de saúde do terceiro homem para quem, no nosso País, foi transplantado um rim — sendo de dor, a semelhança do que aconteceu nos casos anteriores, o qual se podem fazer os respectivos exames, não havendo necessidade de recorrer a laboratórios ingleses.

A equipa que procedeu a esta intervenção foi constituída pelos drs. Jacinto Simões, director do Centro; Viana Barreto, Matos Ferreira, Jaime Moreira, Henrique Vilaret, Santinho Cunha, e as dr.ªs Maria Isabel Neves, Maria da Conceição Nápoles Guerra, Helena Ferreira de Almeida, Emília Arranhado e Teresa Pires, além das equipas de ajudantes de cirurgia e de enfermagem, esta chefiada por Ricardo Borges, enfermeiro-chefe do Centro de Reanimação do

Hospital Curry Cabral — onde, à semelhança da segunda, se efectuou esta terceira transplantação — já está a trabalhar com o Laboratório de Imunologia, no qual se podem fazer os respectivos exames, não havendo necessidade de recorrer a laboratórios ingleses.

Recorda-se que os dois doentes submetidos antes a transplantações renais (o primeiro em Coimbra, pela equipa do prof. Linhares Furtado, o segundo pela mesma equipa que operou o referido sr. Marques da Silva) vieram a morrer mais tarde, em consequência de fenómenos de rejeição.

Acentue-se, porém, que o Centro de Reanimação do

OMEGA

CONSTELLATION

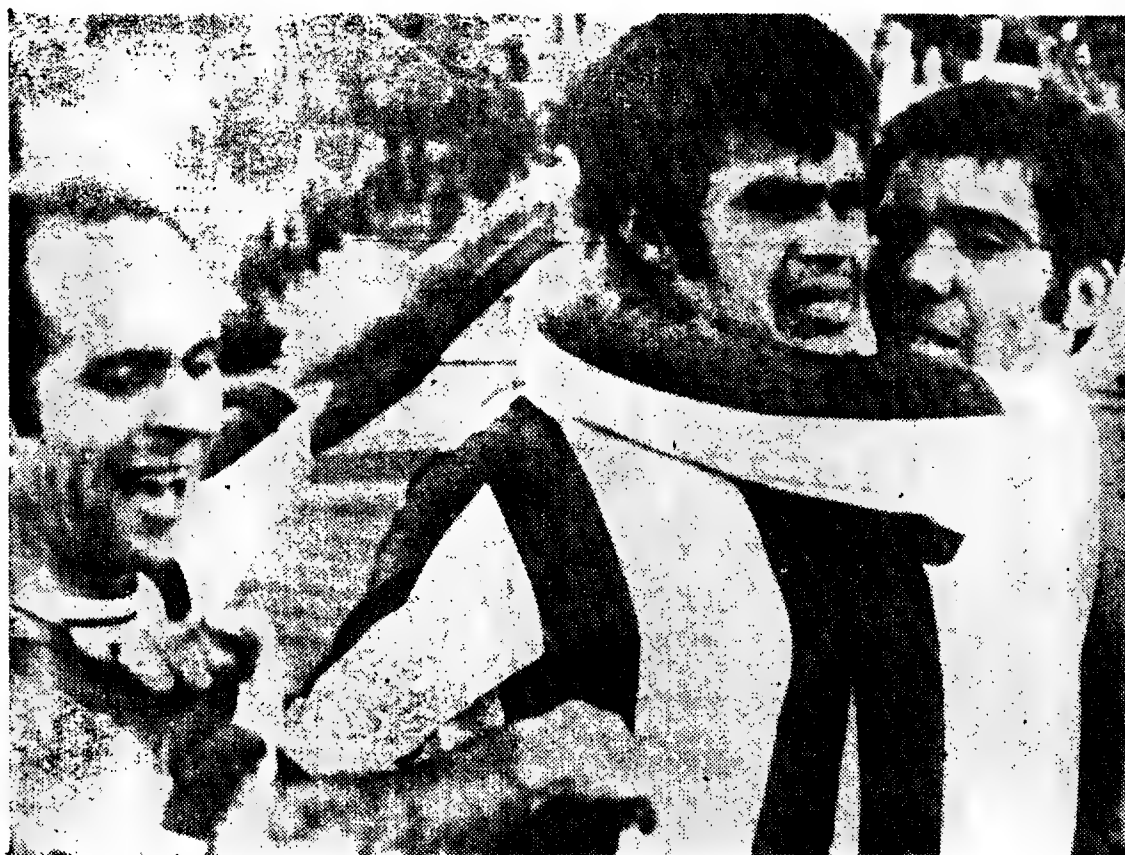
Apresentado na AGÊNCIA OFICIAL

TORRES JOALHEIROS
Rua Aurea, 253 LISBOA



**A FORÇA
E
O EFEITO**

Quaresma (o técnico)
e os jogadores do
Barreirense **viraram**
o campeonato



UM PAI NATAL DO BARREIRO

Quem iria pensar numa coisa destas? O Barreirense, último classificado no «Nacional» maior (apenas seis pontos e nenhuma vitória conseguida em treze jornadas) chega a Alvalade e faz

tremar o campeonato: um golo (fortuito? acidental? lógico?) apenas um tento (repetimos) nas redes de Damas conseguiu o que ninguém fora capaz em toda uma volta do torneio.



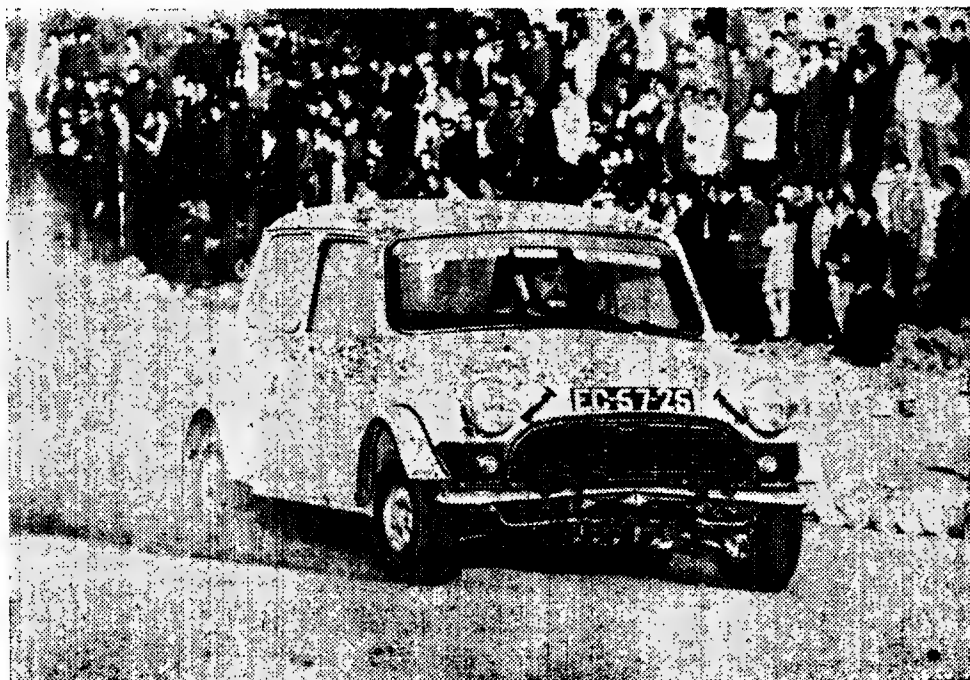
ATLÉTICO E MONTIJO DE BRAÇO DADO

Muita emoção na Tapadinha, onde o Atlético conseguiu fazer três golos à defesa do Montijo. Mas o êxito foi difícil de chegar: porque os alcantarenses, mórmente na primeira metade da partida, sofreram duro assédio às malhas de Gaspar. Aqui, o Montijo ao ataque: Porfírio (com a bola), Espírito Santo e Vieira Dias, invadem o meio campo dos lisboetas.

O êxito dos pupilos de Artur Quaresma é uma verdadeira prenda para os quatro mais directos opositores dos campeões nacionais, que viram chegar, do outro lado do Tejo, um Pai Natal vestido de vermelho mas menos bonacheirão que a tradicional imagem do bom velhinho pode fazer recordar.

Académica, Vitória de Setúbal, Benfica e Futebol Clube do Porto — todos triunfantes neste pôr de tarde dramático para a história de Alvalade — galgaram os seus adversários e receberam, de mão beijada, outros dois pontos com que jamais sonharam, mesmo nas congeminações mais ilusórias. E se Alvalade ficou a arder, o campeonato salta sobre brasas: porque domingo próximo

é que vai ser bom. Os cinco da frente, emparceirados com o ressurgido Belenenses de Meirim, vão alinhar num «poker» que pode ser fatídico: avivar esperanças ou derrubar anseios. Tudo pode alterar-se, ainda, pois é claro. Mas ninguém deixará de reconhecer que o Pai Natal antecipou a sua visita e deixou em quatro sapatinhos autêntico ouro em pó.



UM «MORRIS COOPER S», pilotado pelo eng. Héitor de Moraes, foi o primeiro vencedor de provas automobilísticas com que se inaugurou o autódromo do Estoril. Milhares de pessoas emolduraram um espectáculo que era inédito para a maioria



Tibi recolhe a bola, ante a ameaça da dianteira conimbricense. O triunfo (muito regateado) da equipa dos estudantes firma-a como principal competidora dos «leões» na arrancada para o título que parecia já ter escolhido a sua sorte.

Na pág. 8: ALVALADE MODIFICOU
O RESULTADO DE COIMBRA

**EUSÉBIO
BISOU
NO
BARREIRO**
(LER NA PÁG. 8)

**NACIONAL
DA 3.ª DIVISÃO**

Comandantes destacados em todas as Zonas

Resultados dos jogos correspondentes à 3.ª jornada do «Nacional» da 3.ª divisão:

ZONA A
Mirandela-Aves 3-1
Freamunde-Fafe 0-0
Leça-Limianos 0-0

V. P. Aguiar-Régua ... 3-1
Sp. Lamago-Vila Real... 3-1
Vianense-Chaves 1-0
Valdevez-S. Pedro Cova 1-2
G.ª Vic. - M. Cavaleiros 6-1

O Sporting de Lamago voltou a isolar-se no comando da classificação, porque

o Régua perdeu, ficando emparelhado, no segundo lugar, com «Os Limianos».

ZONA B
Vale-camb.-L. Lourosa 0-3
Ac. Viseu-Guarda 3-0
Naval-Oliveirense 2-1
Alba-Mariaiva 2-0

P. Castelo-Feirense 2-2
Ade-Atiba-Anadia 1-0
M. Beira-Norte e Soure 4-0
Trancoso-Sp. Covilhã .. 0-1

Sporting da Covilhã mantém-se «leader» agora mais distanciado da Oliveirense, que perdeu, mas continua-

do apenas com um ponto de vantagem sobre o Alba, de Albergaria-a-Velha,

ZONA C
C. Branco-Estoraí Praia 3-3
Nazarenos-Alhandra 2-1
Campomaior-Portalegre 1-0
U. Santarém-Almada 1-3

Alfarrarede-Mauzazes ... 3-0
Sacavenense-Casa Pia .. 2-0
Portalegre-Caldas ... 2-0
Vila-franq.-Odivelas ... 2-0

O Nazarenos ficou isolado no comando da classificação, porque o Mauzazes perdeu. O Sacavenense é que ficou a um ponto do «leader».

ZONA D
U. Algas-Grandolense... 0-0
C. Piedade-União Sport 2-0
Vasco da Gama-Silves 0-0
Paio Pires-Beja 2-0
Juventude-Lusitano 0-0
Moura-Amora 0-0
Lusitano V. R.-Almada 3-1
E. V. Novas-Esp. Lagos 3-1

O Cova da Piedade é o novo «leader» isolado. Deixou a companhia do Juventude, que perdeu com os lusitanistas da sua terra. Vencedor do Almada, o Lusitano, de Vila Real de Santo António, fixou-se no segundo lugar.

ATLETISMO

O calendário de Pista para 1971

ABRIL
24-25 — Campeonatos nacionais de iniciados (masc. e fem.), em Viseu

MAIO
29-30 — Campeonatos nacionais de juvenis (masc. e fem.) em Coimbra

JUNHO
9 — «Meeting» - Pierre Bonafant (Puc) em Paris.
10 — «V Memorial Rodrigues» em Barcelona.
12 — «Trofeu Canguru», em Madrid

12-13 — Campeonatos nacionais de juniores (masc. e fem.), no Porto.

26 — Grande Prémio de Lisboa (internacional), em Lisboa

JULHO
10-11 — Campeonato de Portugal (1.ª e 2.ª jornadas) em Lisboa.

17-18 — Espanha-Portugal-Irlanda em Bilton (Espanha).

24-25 — Campeonato de Portugal (3.ª e 4.ª jornadas), em Lisboa

24-25 — Campeonato Nacional Feminino, em Lisboa.
31 — Portugal-Espanha (Feminino), em Lisboa.

AGOSTO
1 — Portugal-Espanha (Feminino), em Lisboa.

7-8 — Campeonato Nacional da 1.ª Divisão, em Lisboa.

10 a 15 — Campeonatos da Europa em Helsinquia (Finlândia).

14-15 — Campeonato Nacional da 2.ª Divisão, em Lisboa

14-15 — Campeonato Nacional da 3.ª Divisão, em Braga

24-25 — Grécia-Espanha-Portugal (juniores), em Atenas (Grécia)

28-29 — V Portugal-Marrocos, em Rabat ou Casablanca (Marrocos)

SETEMBRO
4-5 — Portugal-Espanha (juvenis), no Porto.

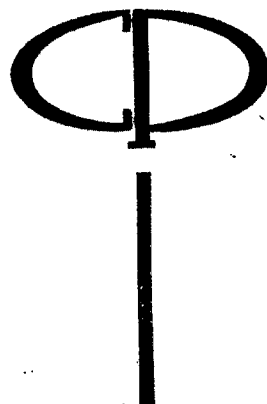
4-5 — Campeonato Nacional de veteranos em Lisboa.

18 — «Grande Prémio de Coimbra», em Coimbra.

19 — «Grande Prémio de Viseu» em Viseu.

25-26 — II Grande Prémio de Barcelona em Espanha.

OUTUBRO
23-24 — VI Grande Prémio de Sevilha, em Espanha.
É de assinalar que em 1971 os atletas portugueses, têm a sua disposição nada menos do que dez competições internacionais.



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

PLANO DE MODERNIZAÇÃO

— EMISSÃO DE — 130.000 OBRIGAÇÕES



TAXA DE JURO

6 3/4%

**AVAL
DO
ESTADO**

**RENDIMENTO
LÍQUIDO**

6,41%

PREÇO DE SUBSCRIÇÃO

ESC. 1.000\$00

VIDA MÁXIMA

12 ANOS

VIDA MÉDIA

8 ANOS, APROXIMADAMENTE

VANTAGENS FISCAIS

**ISENÇÃO TOTAL DO IMPOSTO DE CAPITAIS
E DO IMPOSTO COMPLEMENTAR**

VENCIMENTO DE JUROS

1 DE JANEIRO E 1 DE JULHO

PAGAMENTO DO 1.º CUPÃO

1 DE JULHO DE 1971

AMORTIZAÇÕES

**AO PAR, EM 20 SORTEIOS SEMESTRAIS
COM INÍCIO EM 1 DE JANEIRO DE 1973**

A admissão destas obrigações à cotação nas Bolsas de Lisboa e Porto será requerida antes da data do pagamento do 1.º cupão.

A subscrição, sujeita a rateio, está aberta, de 16 a 22 do corrente nos seguintes estabelecimentos de crédito:

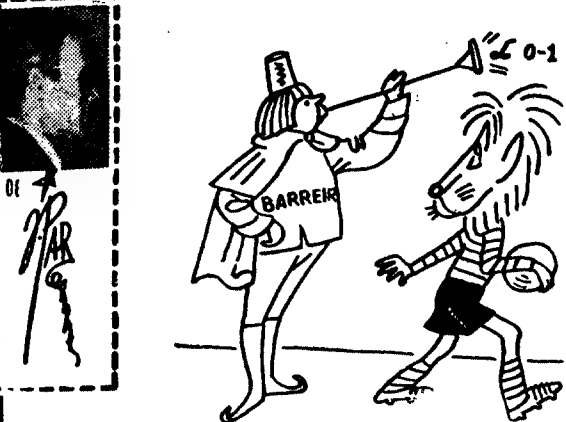
Banco Nacional Ultramarino
Banco Pinto & Sotto Mayor
Banco Português do Atlântico
Banco Totta & Açores
Bank of London & South America
Caixa Geral de Depósitos
Caixa Geral de Crédito Predial Português
Crédit Franco Português
Montepio Geral
Pancada Moraes & C.ª
Pinto de Magalhães, Banqueiros

Almeida, Bastos & Pimentão
Augustine Reis & C.ª
Banco do Alentejo
Banco de Angola
Banco Agrícola e Industrial Viseense
Banco da Agricultura
Banco Borges & Irmão
Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa
Banco Fernandes de Magalhães
Banco de Fomento Nacional
Banco Fonsecas & Burnay



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Bonecronica



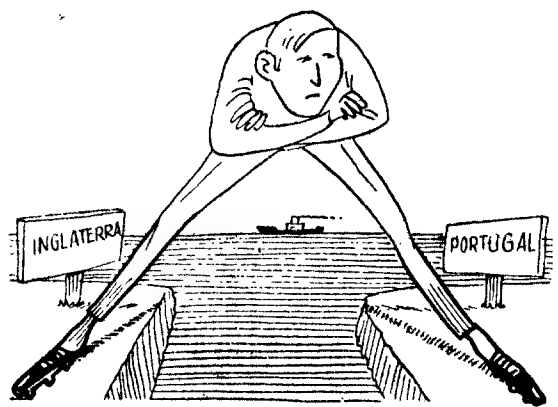
O último arauto deu o «toque» da reviravolta?



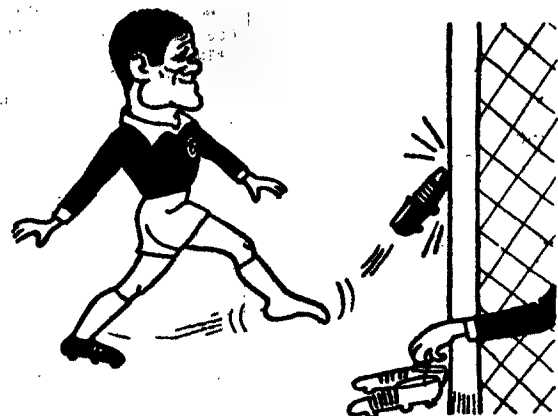
Será exagero ver o Sporting-Barreirense por este prisma?



— Os psicólogos dizem que a bola preta é que é a ideal para o jogo.
— Já viste o que seria uma bola preta num Académica-Tirsense?!



Tommy «Doc» «anda ad hoc»: não sabe para que lado há-de «cair»...



Final o problema de Eusébio está no «par de botas»...

«CONSOADA» SADINA

... E o jogo terminou. Para arrelia dos veros adeptos pelo futebol. As boas coisas passam de pressa. Pois a exibição fantástica, contagiante — da melhor equipa portuguesa da actualidade (que o é, em nosso julgamento), «colou» aos assentos do estádio varzinista todos os que, alheios á febre dos pontos, se puderam gabar e consolar de serem «neutros».

Desde o apito inicial, o «onze» sadino, «europado» elegantemente mas batendo-se como se estivesse com roupa de trabalho, exibiu toda a gama dos seus recursos téc-

nico-táticos, produzindo futebol da mais fina água. O esférico rolou, suave mas velozmente, de uns pés para os outros, com «elegância» (como se tivesse olhinhos), para regalo dos milhares de espectadores. Octávio, Wagner e José Maria puxavam os «cordelinhos» e as «figuras» harmonizavam-se sobre o «estrado» verde da Póvoa do Varzim. Um golo apenas coroaria tão bom trabalho. E, logo, conseguido por um deslize do guardião varzinista. Mas (com mil diabos!) Não teria sido, essa benesse do «keeper» local, um preito de homenagem á jogada do seu marcador?



Rebello e Sidónio

gadores discutissem as suas decisões — Aleixo excedeu-se mais que uma vez — e não reprimindo, como lhe competia, umas raspagens de arrepiar, já perto do termo da contenda.

JOÃO LOURIVAL

A CHAVE DO TOTOBOLA

Varzim-Setúbal	1
Académica-Leixões	1
CUF-Benfica	2
Guimarães-Belenenses	2
Porto-Farense	1
Vizela-Saquelros	1
U. Lamas-Marinhense	1
Famalicão-Beira Mar	1
Penafiel-Braga	2
Atlético-Montijo	1
Tramagal-Torriense	1
Portim.-U. Tomar	2
Selxal-Sesimbra	1

mate vitorioso. Tudo muito rápido, num ápice.

A equipa do Sado poderia ter logrado um resultado mais amplo (pese embora a abnegação e a entrega esforçada dos laboriosos poveiros). Todavia, frente á redes adversárias, os sadinos poetisaram o seu futebol: o que lhes cerceou oportunidades de bom «score».

Os homens da Póvoa lutaram sempre, no estilo que se lhes conhece: futebol atlético, em profundidade, vendendo sempre cara a supremacia do jogo. Todavia, a «linguagem» futebolística entre poveiros e sadinos é incomparável. Wagner, Octávio, Jacinto João, José Maria, Vítor Baptista (e companhia) são «apenas» do mais refinado produto futebolístico que por cá existe.

Uma palavra ainda para José Maria (guardião poveiro), que, apesar de culpado no golo adversário, se creditou de magnífica exibição.



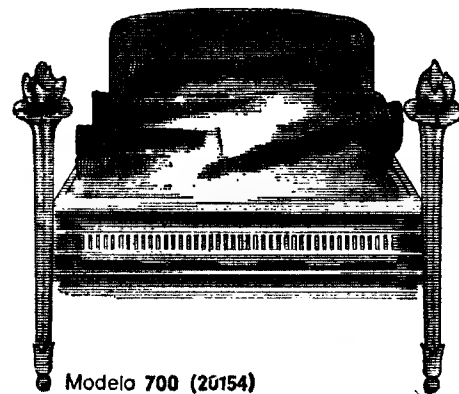
CONFORTO E ELEGANCIA NO DESPORTO

Com o fato de desporto «HELANCA», você tem a sensação de estar vivendo noutro clima...
Porquê castigar o corpo aprisionando-o em tecido não apropriado?
«HELANCA» permite-lhe os mais variados exercícios com liberdade total dos movimentos.
«HELANCA» é elegante, confortável, resistente e indeformável.

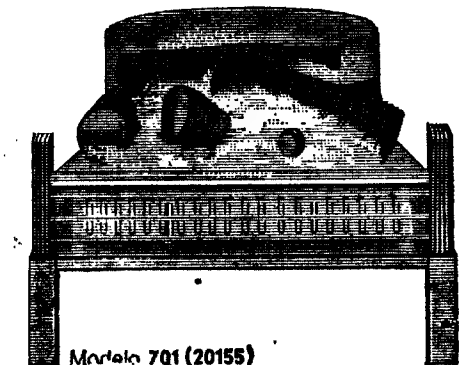
Helanca® veste jovem

FIO PRODUZIDO POR Somelos

aquecedores
Berrylog
o calor que se vê...



Modelo 700 (20154)



Modelo 701 (20155)

A VENDA NAS BOAS CASAS
DA ESPECIALIDADE

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

S.L. SOARES & CA., LDA.
PORTO LISBOA

**BERRY
magicoal**

O Barreirense «agarrou» o Sporting

QUEM AGARRA O SPORTING escreveu-se a semana passada no nosso jornal. Verdade seja que a pergunta justificava-se, porque os «leões» de Alvalade tinham acabado a primeira volta do campeonato sem um deslize, robustecidos por uma posição brilhante, a causar invejas. E, naturalmente, virados de frente para as treze jornadas que restam. Porém,

O Sporting andou muito devagarinho, acreditado que o labor individual das suas pedras básicas chegava para arrancar o triunfo, convencido de que, em qualquer altura, a vitória lhe sorria. Pura ilusão e grande arreia.

Apesar das cinco «bolas» que a barra devolveu, os donos da casa foram avo-

lumando os seus erros, numa esquematização de jogo que proporcionou ao adversário desembaraçar-se com afoiteza dos próprios leoninos.

Todavia, entre os sportinguistas pairou sempre a esperança numa reviravolta de manobra, particularmente com a entrada de Lourenço, já que a anterior pro-

dução atacante força inoperante. Tudo em vão, contudo. Surgiu, efectivamente, grande fogueira ofensiva. Mas, desenhada com os mesmos traços. Isto é: sem variantes, percorrendo sistematicamente os mesmos corredores, gerando confusão no meio campo, num atabalhoamento de jogadas que favoreceu o Barreirense.

E, quando a ousadia dos visitantes (aos 74 minutos) levou a bola ao fundo das balizas de Damas, começaram a desvanecer-se as perspectivas imaginadas pelos lisboetas. O Sporting suspirava aflitivamente: e em vão entraria Gonçalves para impulsionar a equipa no escasso tempo que faltava gastar.

Mas, o Barreirense? Se suportara estóicamente os ataques cerrados do adversário, então a sua moral atingiu o cume. Acreditou nos seus esforços, ganhou novas energias, e lutou admiravelmente para segurar o resultado. E sair de Alvalade vitorioso.

A equipa do Barreirense constituiu-se em dois blocos. A frente de Bento, 5 elementos tapavam a zona defensiva e, a seguir, quatro jogadores estavam na mesma zona, criando uma cortina difícil de transpor.

Sózinho, destacado, o autor do tento: Serafim.

A equipa uniu-se, espreitando os contra-ataques (aliás raros) mas, numa das (duas incursões realizadas no último trecho da contenda, nasceu a vitória. Dentro daquele «onze» ilustrou-se o guarda-redes Bento, numa actividade digna de ser lembrado.

Do grupo de Alvalade pouco há mais a dizer. Damas foi apanhado de surpresa no golo solitário. O melhor elemento defensivo foi, sem dúvida o autoritário José Carlos. Marinho, esteve mais certo na 1.ª parte do que após o intervalo. Dinis (sem garra) pareceu alheado do jogo. E os demais sem inspiração.

O encontro não foi fácil de dirigir. Criaram-se situações confusas, provocaram-se muitos choques e, por vezes, actuou-se com rudeza desnecessária. No entanto, o aveirense Joaquim Freire soube impor-se nos lances dignos de castigo, saindo prestigiada a sua importante comparticipação no encontro.

MARIO FRANCO



Um homem à queima, outro à dobra e um terceiro à espera, cerca

UM FUTEBOL ESPEROU

O Farense veio ao Porto com todas as cautelas. A trave foi «ferrolho» que durou até ao 2-0. Na frente, só Ernesto e Correia, uma vez que o nº 9 (Valdir) foi desfaça no flanco esquerdo, com a incumbência de perseguir Pinto.

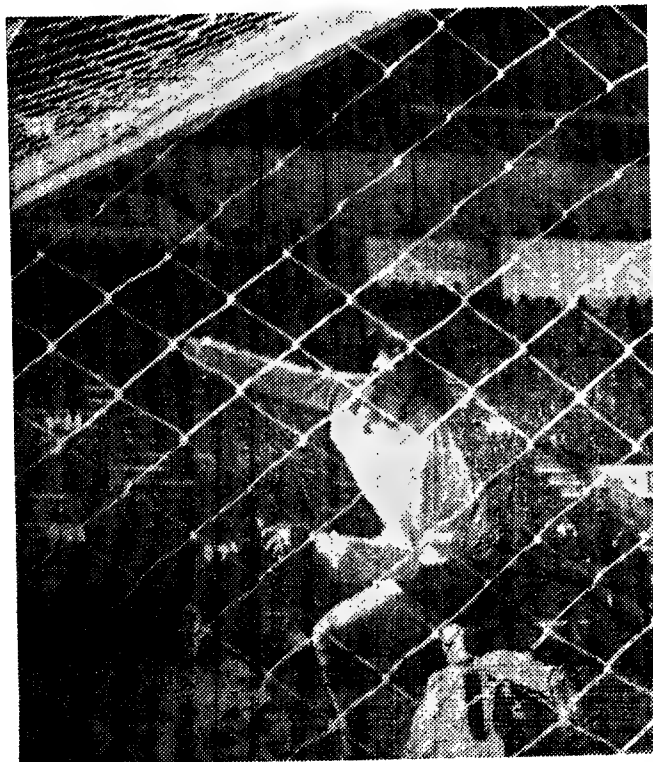
Faltava um minuto para a meia hora quando, num lance de pura antologia,

Abel abriu o activo. Pinto (reçuad) para arrastar consigo o «guarda-costas» Vallir serviu — em toque subtil — Gualter, que na sua frente correu como extremo até quase à linha do cabeceira. O centro partiu: Lemos deixou a bola fosse a Abel e este (deslocados A'sis e Bastos com um só movimento de corpo) ficou virado de frente para a baliza, culminando o lance com um estupendo remate.

Nem assim o Porto passou a viver menos espartilhado nos seus movimentos. E embora quase logo a seguir Pavão tivesse perdido segundo golo (cabeçada um nada alta) a verdade é que a igualdade pela primeira e única vez, esteve à vista quando Pinto substituiu Rui, defendendo um remate de Correia.

O intervalo, porém, não chegaria sem novo motivo de «suspense», quando Pavão (inteligentemente lançado no ataque) e servido por Abel terminou a jogada com um remate violento contra o corpo de Barroca.

O repouso não mudou a



Bento, o «europen» do Barreirense, afasta (uma vez mais) a bola da sua baliza

O Benfica desagrava os seus futebolistas

Na Estalagem Rota do Sol, em Carcavelos, a direcção do Benfica reúne-se hoje com os jogadores de futebol do clube, não apenas numa festa natalícia e de convívio entre atletas e dirigentes mas, e sobretudo, para lhes manifestar o quase completo desacordo com as opiniões recentemente proferidas numa assembleia geral do clube a respeito dos profissionais da equipa da Luz.

O próprio Justino Pinheiro Machado será o porta-voz do pensamento oficial dos seus colegas dos Corpos Sociais do Benfica.

CLASSIFICAÇÃO DA 1.ª DIVISÃO

	EM CASA						FORA					
	J.	V.	E.	D.	G.	P.	J.	V.	E.	D.	G.	P.
Sporting	8	6	1	1	16-3	13	6	4	2	—	8-0	10
Académica	8	7	1	—	20-7	15	6	2	2	4	5-4	6
Vitória de Setúbal	7	7	—	—	27-3	14	7	3	—	2	9-7	6
Benfica	6	5	1	—	22-2	11	8	2	4	2	6-5	8
F. C. Porto	7	6	1	—	17-5	13	7	1	2	4	7-11	4
Sp. Farense	7	6	1	—	8-1	13	7	1	—	6	3-16	2
Varzim	8	5	—	3	11-8	10	6	—	2	4	4-14	2
Boavista	8	4	3	1	9-5	11	6	—	—	6	2-22	0
C. U. F.	8	4	2	2	13-5	10	6	—	1	5	4-15	1
Belénenses	6	2	3	1	5-4	7	8	1	2	5	2-9	4
Tirsense	6	3	2	1	10-7	8	8	—	2	6	2-20	2
Vitória de Guimarães	7	—	4	3	3-6	4	7	1	3	3	4-8	5
Leixões	6	3	2	1	5-3	8	8	—	1	7	6-26	1
Barreirense	6	—	3	3	2-11	3	8	1	3	4	8-11	5

O

SENDO DO BOM GOSTO

PORTO GONZALEZ BYASS

BOAVISTA, 1 - TIRSENSE, 0

Mais desperdício que proveito

Jogo de verdadeiro campeonato, o que pôs frente a frente as equipas do Boavista e do Tirsense, ambas mal cotadas na tabela classificativa. Era um encontro em que tinham de dar tudo por tudo.

E, não há dúvida de que assim aconteceu. Todos foram «gigantes». Os vinte e dois homens empenhados na luta estiveram continuamente em movimento e isso deu azo a que fosse constante o entusiasmo.

A equipa «xadrez» esteve muito bem na primeira parte. Movimentou-se com certa rapidez, segura do comando das operações. Por isso, e dado que o Tirsense se acanhou no sector defensivo (fazendo recuar o extremo-esquerdo) usufruiu de certo ascendente, o que lhe permitiu marcar um gol, logo aos 16 minutos.

Depois, mais segura de si, então a equipa da casa sujeitou o Tirsense a momentos verdadeiramente difíceis, já que as jogadas na grande área visitante eram continuas.

Mas o segundo tempo trouxe-nos aquilo que não esperávamos. O Tirsense apareceu a comandar o jogo, todo no ataque, como que a demonstrar que teria possibilidades de anular a desvantagem, o que não aconteceu (é certo) embora o Boavista tenha sustentado situações embaraçosas, algumas das quais lhe podiam ter sido fatais.

Paradoxalmente, e embora o comando do jogo estivesse a pertencer aos homens de Santo Tirso, foi o Boavista quem desperdiçou o maior número de oportunidades de fazer funcionar o marcador. Com efeito, a Zeca Pereira pertenceiram duas excelentes oportunidades, surgidas de contra-ataques rápidos, de bola atrada para a frente, de molde a surpreender o último reduto adversário. Numa delas, o remate de cabeça foi devolvido pela trave; na outra, em que o avançado do Boavista se isolou, o «tiro» levou o esférico a esbarrar no corpo do guarda-zeferino, que havia saído (e muito bem) a cortar o ângulo.

O encontro foi portanto,

bastante agradável de seguir, muito embora o futebol praticado não atingisse grande técnica. A bola andou muito pelo ar e os passes eram bastante alongados, o que obrigou os dois sectores defensivos a tarefa bastante cansativa.

A vitória do Boavista não sofre contestação, até porque sempre que atacou foi-lo mais esclarecidamente.

O Tirsense foi uma equipa difícil de vencer, quer pelo seu jogo prático (e desenvolvido em boa velocidade) quer pelo modo como os defesas desfazem as situações de maior perigo.

A arbitragem mostrou-se autoritária. Américo Barreiras julgou mal um ou outro lance, mas isso ficou-se devendo ao ardor que todos os contendores puseram na luta. Ardor que não sugeriu violência.

FERNANDO PASSOS

ARQUIVO

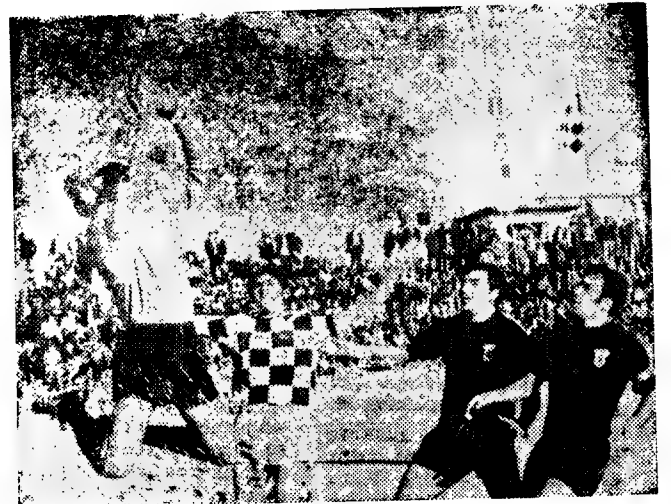
■ «Rallye» de Monte Carlo: uma «prospecção» da «re-cord» de inscrições para a 40.ª edição a realizar entre 22 e 30 de Janeiro do próximo ano. Inscrições, já, 240 equipas, o que dá um aumento de 15 por cento, em relação à edição deste ano.

■ Mestre dos «Mestres do Golfe»: o argentino Roberto de Vincenzo foi o vencedor do celebrado torneio, disputado em Buenos Aires, decidido em «finalíssima» com os categorizados americanos Gary.

Além do título, estava em jogo o prémio de 285 contos.

■ Iniciaram-se em Torres Novas as obras de construção do futuro conjunto de piscinas. Numa primeira fase prevê-se a construção de duas piscinas de 25 metros com tratamento de água aquecida e cobertura amovível de características didácticas, mas uma para crianças, apoiada por balneários, cantina-bar e um pavilhão gimnodesportivo. Para a segunda fase projectam-se mais uma piscina de 50 metros, um tanque para saltos, com os respectivos balneários, restaurante e auditório.

O encontro foi portanto,



Zeferino numa «parada» alta

KONI



a chave da segurança

De um molho de chaves vulgares, destaca-se a mais importante. KONI é realmente importante para si. A sua segurança encontrou a chave certa.

Representante:

SOGERIM - SOCIEDADE GERAL DE IMPORTAÇÃO, LDA.
Av. António Augusto de Aguiar, 23-ABC - Lisboa
Telef. 560156



No encanto dos melhores momentos...
brinde com
Espumantes das

CAVES IMPÉRIO

LISBOA-SANGALHOS - PORTO



belarte



Barroca chega mais alto

F. C. PORTO, 3 - FARENSE, 0

CONHECIDO POR NÓS

Naturalmente que esse propósito resultou multiplicando-se as dificuldades para os portistas. E o primeiro gol tardou, não obstante o assédio «azul-branco» ter sido constante, às vezes com toda a equipa (menos Rui) postada ao assalto das redes de Barroca.

feição da partida. Só depois de Pavão (em tabelinha com Abel) ter feito o 2-0, os pupilos de Manuel Oliveira puseram cartas na mesa e procuraram jogar de igual para igual, já sem demoras.

Interessante, por curiosa, a manobra táctica das duas equipas: alieçada a visitante na substituição de Ernesto por António Maria, com o avanço de Valdir, então já verdadeiro avançado. E foi António Maria que atrasou o 3-0, numa pausa que duraria até dois minutos do final: quando Armando Manhica foi a grande área farense para, de cabeça e no seguimento de um pontapé de canto fechar a contagem.

O jogo teve, naturalmente, alguns pontos altos, como as manobras defensivas do visitante, muito bem urdidas e respeitadas pelos jogadores e o sentido (ofensivo dos locais), com sucessivas mutações entre Pinto, Gualter e Pavão. E ainda no rol de pontos altos, os dois primeiros golos, na verdade estupendos, de concepção (o inicial) e de intenção-

nalidade (o da confirmação)

Pontos baixos? Certa lateralidade do jogo atacante dos locais (antes do 1-0) e os ostensivos atrasos do visitante no primeiro tempo, diversas vezes também cometendo faltas ante a indiferença do juiz que deixava no esquecimento o sistemático anti-jogo farense.

Apesar de quase só ter pensado em defender-se, não desgostamos da equipa visitante, humilde mas determinada. Atraca foi o número um, nas virtudes que não nos defeitos. Dentro do todo da equipa sobressaíram Barroca, Assis e Correia.

No vencedor Rolando, Pavão, Pinto e Abel (este com trabalho redobrado) destacaram-se.

João Nogueira apitou certo; mas, limitou-se a isso. Ora, apitar não é tudo.

LOBO DA ROCHA

	TOTAL				
V.	E.	D.	G.	P.	
10	3	1	24-3	23	
9	3	2	25-11	21	
10	—	4	36-10	20	
7	5	2	28-7	19	
7	3	4	24-16	17	
7	1	6	11-17	15	
5	2	7	15-22	12	
4	3	7	11-27	11	
4	3	7	17-20	11	
3	5	6	7-13	11	
3	4	7	12-27	10	
4	7	6	7-14	9	
3	3	8	11-29	9	
1	6	7	10-22	8	

«NACIONAL» DA II DIVISÃO — ZONA SUL

ATLÉTICO OU MONTIJO: DÚVIDA ALICIANTE

Com o resultado da Taça de Portugal, Atlético e Montijo partilham agora, entre si, o primeiro lugar da Zona Sul, aprestando-se ambos para um duelo que se adivinha emocionante.

Entretanto, nos lugares secundários a luta também se apresenta renhida. Peniche, U. Tomar, Tramagal e Olhanense passaram ontem

os obstáculos que o calendário lhes colocou no caminho. O caso do U. Tomar é o mais notável, pois foi ontem a única equipa que conseguiu vencer fora de casa. Desta vez em Portimão os nabanquinhos conseguiram repetir a proeza que só haviam conseguido quando da sua visita a Olhão.

O Peniche também confirmou a vitória da primeira jornada, embora desta feita no seu campo tivesse conseguido menos um gol (2-0). O Tramagal obteve idêntico «score», desforrando-se, assim, da derrota que sofreu em Torres Vedras. O Torriense não pôde, portanto, tirar já benefícios da participação de Mário Wilson na orientação da sua equipa. A «chicotada psicológica» não surtiu efeitos, por enquanto. De resto, é cedo ainda

para se verem os resultados da nova orientação técnica imprimida ao futebol torriense...

O Olhanense com a vitória tangencial sobre o Oriental (2-1), deve ter o contrado, certamente novas forças anímicas para procurar uma classificação mais de harmonia com as suas legítimas pretensões. Já vão, pois, sete jornadas consecutivas sem derrotas, ao longo das quais arrecadou já 12 pontos. Boas perspectivas, portanto.

No Seixal, as coisas parecem começar a recompor-se. Ontem os seixalenses venceram o Sesimbra por 2-0 e mostraram que já não são a mesma equipa que perdeu frente ao Luso e ao Atlético... O mesmo parece acontecer com o Torres Novas que ontem confirmou a vitória (2-0) alcançada em Sintra

CURIOSIDADES

■ Serranito (Torres Novas) e Raimundo (Atlético) foram os únicos jogadores que «bisaram» na marcação de golos.

■ Registou-se uma grande penalidade, por sinal transformada. Foi no jogo Peniche-Luso, aproveitando o grupo da casa para fixar o resultado em 2-0.

■ O jogo do Seixal foi assinalado por algumas cenas deploráveis. A beira do intervalo, a seguir ao segundo gol dos seixalenses,

gerou-se grande burburinho dentro e fora do rectângulo, tendo alguns elementos do público arremessado pedras para o rectângulo. E tudo porque o seixalense Rui fez o segundo gol de posição de fora-de-jogo que o árbitro não assinalou. O público de Sesimbra excedeu-se na forma como contestou o lance.

■ Conseguiram desforras nos jogos de ontem Atlético, Olhanense, Seixal e Tramagal.

■ Confirmaram as vitórias da primeira volta, Peniche, Tomar e Torres Novas.

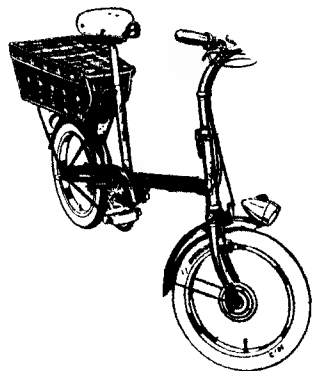
O Atlético aumentou para nove a sua série de vitória. Nesses nove desafios o de ontem foi o segundo em que não consentiu golos.

O Montijo, que não sofria golos há quatro domingos consecutivos, consentiu ontem três, tantos como nas dez jornadas anteriores.

■ O Torriense soma e sofre, em derrotas... A de ontem foi a sétima consecutiva.

CLASSIFICAÇÃO

	V.	E.	D.	G.	P.
Atlético	14	11	2	1	36-15 24
Montijo	14	11	2	1	29-10 24
Peniche	14	8	3	3	19-12 19
Un. Tom.	14	7	3	4	27-15 17
Tramagal	14	6	4	4	20-18 16
Olhanense	14	5	4	5	24-26 14
Luso	14	5	2	7	16-22 12
Sesimb.	14	4	3	7	17-23 11
Portim.	14	4	3	7	16-23 11
Oriental	14	3	5	6	9-18 11
Seixal	14	3	4	7	18-24 10
T. Novas	14	4	2	8	13-17 10
Sintrense	14	3	3	8	18-31 9
Torreense	14	2	4	8	16-26 8



RALEIGH

(Nottingham — England)

EM EXPOSIÇÃO OITO MODELOS DIFERENTES DE BICICLETAS MODERNAS, PARA TODAS AS IDADES

CHOPPER — a bicicleta do ano 2.000

NÃO COMPRE SEM VISITAR O NOSSO STAND
BICICLETAS NACIONAIS MUITO BARATAS
TRICICLOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS
KARTS — PATINS — BALOIÇOS

ARMANDO CRESPO & C.ª LDA.
116, Rua do Crucifixo, 124
LISBOA
Telef. 32 70 27

CRESPO & BORGES, LDA.
Rua Cândido dos Reis, 58
PORTO
Telef. 23 259

RÂGUEBI:
ESPANHA-
-PORTUGAL

Não obstante a vontade com que lutou, a selecção nacional de râguebi não pôde evitar uma derrota pesada (17-0) frente à equipa da Espanha, em jogo disputado ontem, em Madrid, a contar para a Taça das Nações. Efectivamente, os espanhóis mostraram-se superiores em todos os capítulos, acabando por fazer jus ao resultado.

As equipas a/inharam:

ESPANHA — Fonfo; Santana, Escola, Gigon e Font; Moriche e Iraregui; Gapea, Cpalza e Bueno II; Calcoia e Belvile; Gertugo, Roto Mocerora.

PORTUGAL — Pedro Linco; Nuno Lince, Didio (Matos Chaves), Tibério e M. Branco; Cartuxo e Nobre, Raul, Branco e Ramos; José Pereira, Toni e Neto; José Augusto e Olavo.
Ao intervalo: 8-0.

O MOMENTO
SEMANÁRIO
DAS GRANDES
REPORTAGENS



O JORNAL DA VERDADE
AO SERVIÇO DO POVO



PORTUGAL

PROPRIEDADE DE ADOLFO VIEIRA DE BRITO

REAPARECE
EM 10 DE JANEIRO
DE 1971

SENSACIONAL-
MENTE
REMODELADO

COM
APRESENTAÇÃO
INÉDITA
EM PORTUGAL
ACTUALIDADE
NACIONAL E
INTERNACIONAL

DESPORTO
CINEMA
RADIO
TEATRO
TAUROMAQUIA
TELEVISÃO
PAGINA FEMININA
HUMOR
ETC., ETC., ETC.

Ler «O Momento»
é ficar assinante

BORDALO & MORGADO, L.ª DA

E AS SUAS FILIAIS

CASA MORGADO E METAIS MORGADO

RUA MOUZINHO DA SILVEIRA, 336/42

RUA DO ALMADA, 239/41

DESEJAM A TODOS OS EX.ªS CLIENTES E AMIGOS UM NATAL
MUITO FELIZ E UM ANO NOVO CHEIO DAS MAIORES PROSPERIDADES

DEZEMBRO — 1970

Bordalo & Morgado Lda

«NACIONAL» DA II DIVISÃO — ZONA NORTE

O UNIÃO DE LEIRIA OUTRA VEZ À FRENTE

O Beira-Mar «escorreu» em Fátima e, assim, o União de Leiria voltou a isolar-se no comando. Os leiristas estão a ser a sensação da prova, ao qual, ao que parece, em-terram com o «apé direi-to»...

O União está a despen-der generosos esforços pa-ra se libertar do último lugar. Ontem, no seu cam-po, venceu, e bem, o este-relhado Salgueiros.

O União de Coimbra con-tinua imbuído no pe-rigo da baixa de divisão com os vizelenses. Ontem, perdeu em Gouveia, mas por um resultado honroso.

Outro clube ameaçado pela despromoção é o Pe-nafiel, a quem ontem o Sporting de Braga, um dos grandes favoritos do tor-neio, antes deste começar, elaro e mesmo fora de casa venceu com dificul-dade mas merecidamente.

O União de Lamas, ins-pirado por uma golo de Carlos, alcançou excelente triunfo sobre o Marinhense. A equipa de Santa Ma-ria de Lamas, ora nos lu-gares cimeiros, é outra re-velação da prova. O Mari-nhense é que perdeu o seu triunfante ritmo inicial.

Voltando aos primeiros, verifica-se que o Beira-Mar não foi feliz em Fa-timação, onde perdeu por 2-0 (os minutos regressa-ram a um período de evi-dência) mas os unionis-tas do Leiria também não foram grandemente felizes no seu campo, onde o Sporting de Espinho, sem-pre animoso, aguerido e com um fio de jogo inte-ressante, lhes impôs o em-pate de 0-0.

A Sanjoanense, que já pertenceu à I Divisão, perdeu, ontem, em casa (2-1) contra o estreante Riopele.

CURIOSIDADES

■ O ataque do Braga com os três golos de ontem, continua a ser a equipa mais realizadora (33 golos).

■ Registou-se uma expul-são na jornada de on-tem: a de Cardinal, do Pe-nafiel.

■ Entretanto o Espinho que ontem empatou (0-0).

CLASSIFICAÇÃO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Un. Leiria	14	7	6	1	22	15	20													
Beira-Mar	14	8	3	3	25	19	19													
U. Leiria	14	7	4	3	24	20	18													
Marinhense	14	7	3	4	26	20	17													
S. de Esp.	14	6	4	4	16	18	18													
S. de B.	14	7	1	4	33	22	18													
Penafiel	14	3	4	3	19	17	14													
Salgueiros	14	6	2	6	15	18	14													
Aguiar	14	4	6	4	15	18	14													
Gouveia	14	4	4	6	20	21	12													
Sanjoanense	14	5	2	7	16	20	12													
Penafiel	14	3	3	3	18	20	12													
Un. Cam.	14	3	2	8	16	20	12													
Viad.	14	2	4	3	17	20	12													

MAGNE VEM ENSINAR CICLISMO

A Federação Portuguesa de Ciclismo, contactou, em Pa-ria, por intermédio de Hei-ze da Freitas, com António Magne, técnico francês, a fim de tratar da possibili-dade de este reger um «Curso de Aperfeiçoamento para Trei-nadores de Ciclismo», a rea-lizar em Portugal, durante o período entre 1.º de Fevereiro

incorporadamente em Leiria, mantendo-se a equipa na-ção portuguesa, pois so-mente agora são 13 golos.

■ Os penafielenses obtive-ram facilidades no encon-tro com o Braga, pois o ter-ceiro golo que garantiu a vitória aos brancos foi

marcado por Costa nas pró-prias redes.

■ Assinalaram-se duas grandes penalidades —

ambas convertidas em tocos; uma em Gouveia e ou-tra em Penafiel, qualquer delas a favor dos donos do campo.

■ Depois de sete jornadas em que consentiu dos golos o Fátimação conse-guiu ontem manter as suas redes invioláveis.

mais de 500.000 viaturas nas estradas de Portugal...



...a segurança faz parte do equipamento de série de todos os modelos

	LISTA DE CONTROLE	SIM
	Habitáculo de segurança	SIM
	Coluna de direcção e volante de segurança	SIM
	Suspensão independente nas 4 rodas	SIM
	Faróis de luz assimétrica	SIM
	Luz intermitente de emergência	SIM
	Luzes stop e indicação de direcções funcionais	SIM
	Fechos de segurança nas portas	SIM
	Botões interiores em plástico maleável	SIM
	Espelhos retrovisores (interior e exterior)	SIM
	Costas de bancos com dispos. de fixação de segurança	SIM
	Duplo circuito de sistema de travões	SIM

...etc., etc., porque a segurança dos Carochas tem uma lista mais longa! A sua carroçaria, fortíssima, não encobre defeitos, encobre grandes qualidades: materiais de 1.ª qualidade, soldaduras perfectas, acabamentos qualificados, instalações eléctricas impecáveis... e, ainda, segurança V16 nos Carochas: o seu

chassis de concepção desportiva, o seu eixo tra-centro de articulação dupla, os seus resistentes pára-choques, a sua mecânica famosa. Ao volante de um Gardcha, conduza sem pro-espações... seja justificado optimista. Val num Volkswagen!



VOLKSWAGEN é SEGURANÇA

SOCIEDADE COMERCIAL GUERIN, S.A.L. — Av. da Liberdade, 12 — Telef. 285751/7 — 370171/5 — Lisboa.
FILIAIS E AGENTES: Anadia, Aveiro, Beja, Castelo Branco, Coimbra, Évora, Faro, Guarda, Leiria, Lisboa (Av. Padre Manuel da Nobrega e R. da Escola Politécnica), Mirandela, Porto de Sagres, Portalegre, Porto, Régua, Santarém, Santiago do Cacém, Setúbal, Tomar, Torres Vedras, Vila do Castelo, Viseu, Angra do Heroísmo, Bissau, Cabo Verde, Funchal, Horta, Ponta Delgada e S. Tomé.
OFICINAS AUTORIZADAS: Amadora, Bombarral, Caldas da Rainha, Cova da Piedade, Estremoz, Guimarães, Moura, Paredo, Penafiel, Porto e S. Tago.
«STANDS» DE EXPOSIÇÃO: Abrantes, Espinho, Ovar, Panafiel, S. Tago, Torres Novas e Vila Franca de Xira.

C. U. F., 0 - BENFICA, 2

EUSÉBIO: A SUBTILEZA DE UM PREDESTINADO

Em dois golpes de verdadeira classe (é nas pequenas coisas, muitas vezes nas mais simples, que se definem os grandes jogadores) Eusébio assegurou ontem, no Lavradio, a vitória do Benfica, uma vitória que se reveste de particular significado no contexto desta jornada com que se inaugurou a segunda volta do Campeonato.

Mas as coisas estiveram feias para o Benfica. Muito feias, mesmo... Não pela réplica que os «cufistas» ofereceram aos «encarnados», embora, nesse aspecto, o desafio tivesse (de facto) fornecido uma fisionomia interessante, que lhe conferiu um clima de densa emoção e expectativa, mas pela manifesta infelicidade que perseguiu os dianteiros do Benfica em momentos decisivos da contenda.

Efectivamente, o Benfica poderia ter aberto o activo logo na primeira jogada. Néné meteu-se, como uma «gazua», pela ala direita, desembaraçou-se de Esteves com extrema facilidade e, flectindo para a grande área, disparou um potente remate que levou o esférico a embater no poste. Toda a estrutura defensiva dos locais estremeceu e ficou desde logo, a sensação de que o Benfica iria passar tranquilamente o obstáculo do Lavradio. Mas o azar continuaria a perseguir os benfiquistas em várias outras oportunidades, e o tempo foi-se esgotando sem que lograssem o golo amplamente justificado: pelo ardil técnico-táctico e pela veloz movimentação imprimida ao seu futebol ofensivo.

Muito por sorte (mas também pela firme determinação, pelo empenho e

ainda pelo acerto do trabalho desenvolvido pelos seus defesas centrais, que tiveram Fernando à frente — durante toda a primeira parte — no papel de «libero», marcando implacavelmente Eusébio) é que a C. U. F. chegou à beira do intervalo com as redes invioladas.

Principalmente nos primeiros 25 m., o Benfica produziu um futebol à altura dos seus pergaminhos, jogando mais do que o suficiente para ganhar o desafio. Oportunidades não lhe faltaram, ao contrário do que vinha acontecendo há algum tempo. Mas o factor sorte não ajudava. Toda ela se voltou em auxílio dos donos do campo. Fracassados vários ensaios flagrantemente para a concretização desse merecido golo, o jogo descambou para uma toada de nervosismo e desacerto, em tudo an-

tagónica à que se pudera observar com agrado no trecho inicial. Tudo parecia complicar-se para o Benfica: no tocante às suas legítimas pretensões de uma vitória que, de início, se desenhara como o desfecho lógico do confronto.

A melhor réplica que, a partir de então, a C. U. F. passou a oferecer, mais fazia avolumar as dificuldades que se previam já para os pupillos de «mister» Hagan, a despeito dos avançados locais se não mostrarem (nem nesse momento, nem depois pelo jogo fora) capazes de romper a cortina defensiva onde se malogravam todos os contra-ataques. Mas, à beira do descanso, Eusébio (depois de um remate repellido por Conhé) teve uma recarga subtil que colocou o marcador mais de harmonia com o perfil da partida. O jogo não melhorou com esse golo, mas passou a notar-se uma maior confiança nos jogadores do Benfica, então já seguros de que, afinal, mesmo contra a adversidade que os vinha perseguindo, acabariam por alcançar a vitória.

A reacção dos homens da C. U. F., mais firme e resoluta no segundo tempo, não dava aos sectores da frente preocupações, pelo que o Benfica continuou a evidenciar um ascendente técnico-táctico e territorial que se tornou mais notório quando o «cufista» Fernando abandonou as funções de «polícia» de Eusébio, com que tolhera bastante os movimentos do moçambicano, na primeira parte. E o segundo golo surgiu, na sequência destes acontecimentos e, de novo, em circunstâncias que desafiaram a real classe de Eusébio: outra vez subtil no aproveitamento de um ressalto de bola, após ten-

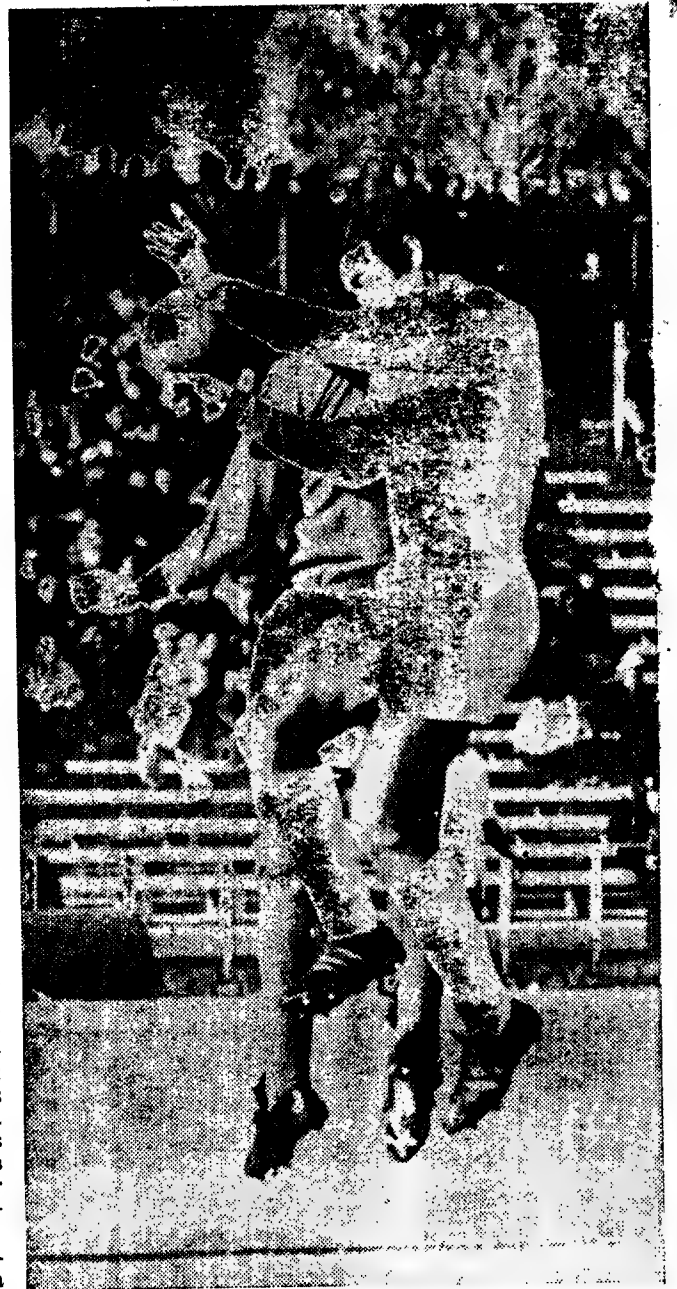
tativa do remate de Artur Jorge.

Continuou a C. U. F., é certo, a responder com muito empenho ao futebol atacante dos «encarnados», mas estes estiveram sempre à altura de dominar todas as situações. E a verdade é que, a despeito da incansável actividade desenvolvida pelos donos do campo, estes não conseguiram criar uma única ocasião de golo possível em todo o desafio, embora, por vezes, chegasse a adivinhar-se perigo para as redes de José Henrique.

O encontro forneceu alguns aspectos positivos sob o ponto de vista futebolístico: o bom futebol produzido pelas duas equipas nos primeiros 25 minutos, num ritmo poucas vezes assinalado neste campeonato; a excelente actuação de Néné (em parte facilitada pela imperícia do seu adversário mais directo — Esteves); a subtilidade dos remates vitoriosos de Eusébio e a aplicação dos jogadores «cufistas» (de entre os quais queremos destacar o excelente labor de Victor Gomes).

A arbitragem do farense César Correia marca nota alta.

GUITA JÚNIOR



Rodrigues e Artur Jorge: sentido diferente no relvado do Lavradio

V. GUIMARÃES, 0 - BELENENSES, 1

ACADÉMICA, 2 - LEIXÕES, 1

ALVALADE MODIFICOU O RESULTADO DE COIMBRA

Numa altura em que a tabela geral da classificação distribui ambições ou aflições pelos vários clubes em presença, falar deste jogo é falar do momento actual do Campeonato. É que, a dinâmica própria de cada partida, vêm agora, juntar-se factores exógenos: a marcha do marcador em campos alheios, os resultados dos mais directos competidores trazidos pelos «transistors» e bem anunciados pelo «despropósito» apoio que (de repente) as bancadas prodigalizam à equipa da «rejeição».

Em Coimbra, a Académica em 80 minutos a arrastar-se pelo relvado, envolvida em torpor, na indolência de que parece feio, o seu jogo. Só que, desta feita, foi o Leixões que a enredou. E na sua rede, ia levanta um gol.

A linha escolar jogava a menos, fazia as substituições que pareciam «teóricamente certas» e só espantava como não resultavam. Madureza a posição dos seus homens (Serafim para «ponta-de-lança»; Rocha simulando uma função de extremo para logo se entregar às tarefas de meio-campo) sem atirar com a chave da baliza contrária.

Estava o jogo nesta so-

lência, o empate a firmar-se (e o Leixões a refrescar a equipa) quando, em Alvalade, o Barreirense marcou um golo ao Sporting. Tanto bastou para que a feição do jogo se modificasse radicalmente. A pensar no primeiro lugar, a Académica demonstrou (num par de minutos) aquilo que lhe faltava: maior velocidade de toda, as pedras, melhor utilização dos extremos, capacidade dos homens da defensiva se integrarem no ataque em qualquer momento. A pensar no último lugar, o Leixões perdeu o alcece do seu êxito: o «control» da bola, a arte de pôr o adversário a jogar «bonitinho» (mas esquecido da baliza) a interdição da sua pequena área de avançada, da Académica. Como tinha aroncheio no primeiro golo, Manuel António, esteve no tento da vitória, mas o mérito vai todo para o conjunto que contruiu estas duas jogadas: conjunto que, só quando acoessada, a equipa escolar soube encontrar.

Augusto Baidão não teve problemas no tocante ao comportamento disciplinar dos jogadores e foi sóbrio na arbitragem.

CARLOS SANTOS



Peres («captão» vinda-anense) abrandando a corrida: Quaresma está a sentir da situação

A MURALHA «AZUL» SUPORTOU O CERCO

O Belenenses venceu em Guimarães, mas beneficiou de uma desatenção do fiscal de linha. Laurindo (isolado), inaugurou o marcador no segundo minuto da partida: e esse golo seria o

do triunfo «azul». Quanto estavam decorridos 9 minutos, Peres atirou para fora uma grande penalidade cuja marcação aldrá, deixou muitas dúvidas, que permitiria a igualdade. O nulo

que o Vitória procurou durante todo o resto do tempo e que por isto ou por aquilo não conseguiu.

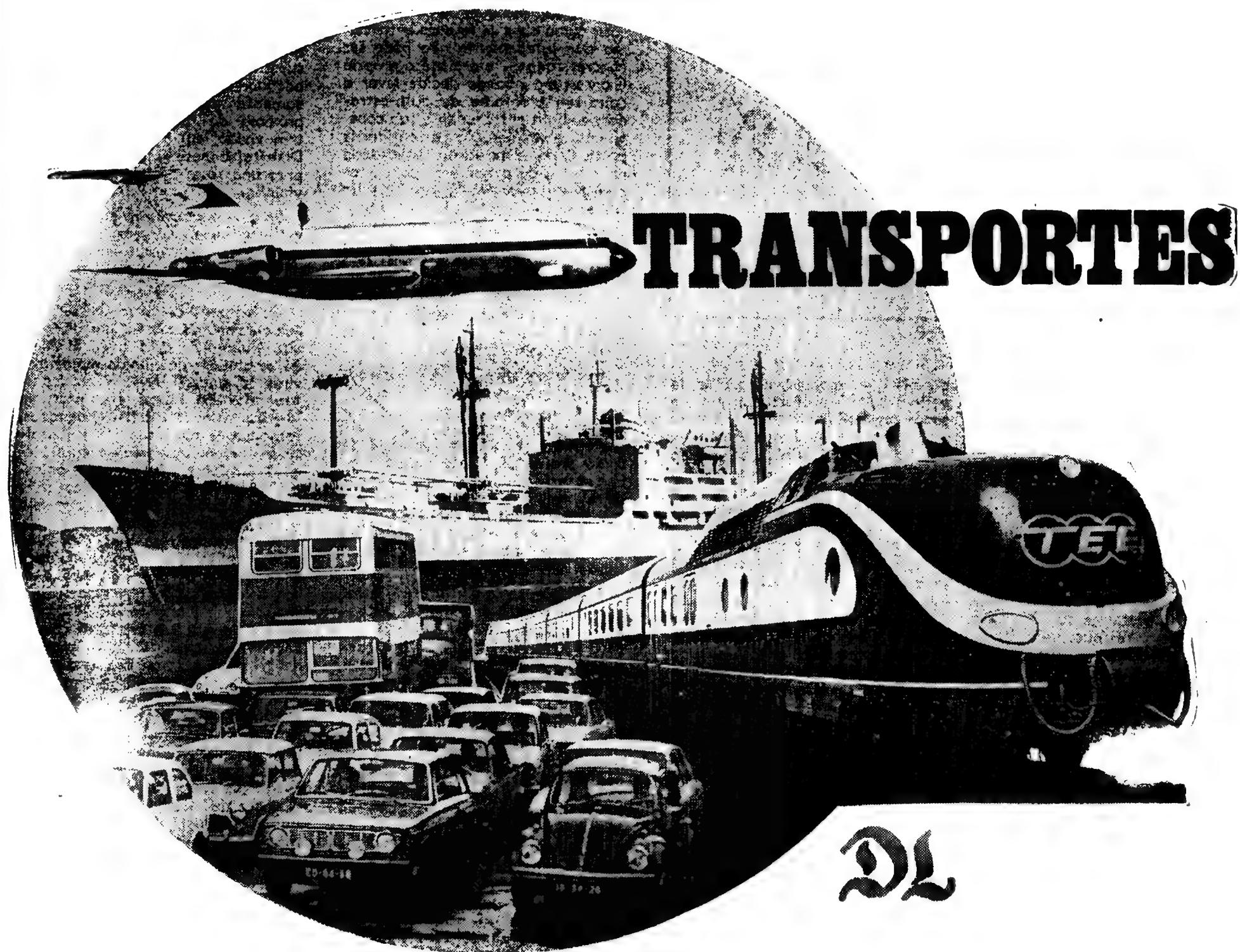
O maior obstáculo foi (sem dúvida) o guarda-redes Mourinho que, segurando todos os lances em que teve de intervir. Depois, foi a própria equipa minhota que, minada pela desfortuna do jogo e bastante perturbada, usufruiu do comando da partida: mas sem nunca encontrar o caminho certo para a realização dos seus objectivos.

Os «azuis» bateram-se com uma tenacidade que surpreendeu os adversários, embora em jogo jogado em domínio territorial os minhosos tivessem sido superiores. Mas a inegável capacidade de luta de que deram provas todos os glorienses justificou (talvez) o resultado.

Com um triunfo de sabor fortuito, os homens do Relvado levaram os dois pontos e saíram (espera-se) da zona das maiores aflições.

Saldanha Ribeiro está evidentemente fora de forma. Como árbitro de reputação internacional tinha obrigação de julgar muito melhor.

ANGELO MOREIRA



DL

O «DIÁRIO DE LISBOA» PUBLICA UM SUPLEMENTO DE 16 PÁGINAS, DEDICADO AOS TRANSPORTES EM GERAL, NO QUAL SÃO ANALISADOS ALGUNS DOS ASPECTOS MAIS SALIENTES DE UM SECTOR DE LARGA E IMPORTANTE PROJECCÃO NAS SOCIEDADES MODERNAS

SUMÁRIO

ESTRADAS ...E «ESTRADAS»	Pág. 2
Eng.º Farinas de Almeida	
TENDÊNCIAS DO AUTOMÓVEL DE HOJE	Pág. 8
Augusto Vilela	

CAMINHOS INTEIRAMENTE NOVOS NA	
CONSTRUÇÃO NAVAL.....	Pág. 8
Renato Boaventura	
O CAMINHO-DE-FERRO E O FUTURO	Pág. 11
B. H. de Fontgaland	
MEIO SÉCULO DE AVIAÇÃO COMERCIAL	Pág. 13
Alves Saraiva	
O «POKER» DOS PETRÓLEOS	Pág. 15
Avelãs Coelho	

ESTRADAS ...E «ESTRADAS»

Pelo Eng. FARINAS DE ALMEIDA

«A ninguém é estranha, hoje em dia, a importância dos meios de comunicação terrestres, por tal forma a todos se depara a exigência imposta pela vida moderna do transporte rápido de pessoas e mercadorias, que só pode assegurar-se em condições de comodidade, segurança e economia mercê das redes de comunicação — estradas ou caminhos-de-ferro — delineadas, constituídas e equipadas segundo os mais recentes preceitos da técnica. E pode afirmar-se que, perfeitamente coordenadas na sua função, constituem essas redes de transportes os fulcros da vida económica de um país, denunciando índices seguros do progresso nacional, o grau do seu desenvolvimento e qualidade dos serviços que facultam».

Estas palavras não são nossas. Pertencem a um Parecer da Câmara Corporativa, emitido em 1954, mas que conservam toda a sua actualidade.

A estrada como factor de progresso económico, do mesmo modo que o veículo automóvel como factor dinamizante de certos sectores industriais e até elemento de promoção social, são concepções que parecem não ter ainda conquistado foros de cidadania em Portugal, tudo se passando como se teimosamente se mantivessem ideias me-

dievais que, todavia, há muito deveriam ter sido afastadas por um sopro renovador.

É certo que a Junta Autónoma das Estradas foi criada, salvo erro, em 1929 e segundo parece — não somos desse tempo — a sua acção nos primeiros tempos caracterizou-se por uma actividade intensiva e um saldo francamente positivo.

Os anos foram passando, possivelmente o entusiasmo inicial ter-se-á ido amortecendo, as estruturas orgânicas foram-se tornando inadequadas aos novos condicionamentos criados pelo inexorável rodar dos anos, as verbas tornaram-se cada vez mais insuficientes para necessidades que progrediam em progressão geométrica, os quadros técnicos — à semelhança do que acontece com a grande maioria dos departamentos oficiais — provavelmente ter-se-ão tornado cada vez mais escassas, e, como consequência de tudo isto, temos que o grande núcleo das estradas portuguesas é constituído por obras projectadas há muitas dezenas de anos.

Queremos nós significar com isto que nada se tem feito no campo das vias de comunicação? De certo que não. Apenas afirmamos que aquilo que se tem feito é pouco, demasiadamente pouco para que atinjam não o óptimo, mas apenas o razoável. E afirmamos também que todos os longos anos que se perderam

nos parecem muito difíceis de recuperar dada a forma que está a tomar a curva que representa a evolução do parque automóvel nacional.

Aliás, até nem somos nós que afirmamos tudo isto: são os editorialistas dos grandes jornais portugueses, são os deputados na Assembleia Nacional, foi o antigo Presidente da J. A. E., brigadeiro Marques Girão — em discurso feito quando do seu acto de posse e que soou como acto de fé e de entusiasmo que infelizmente não pôde ser concretizado — e é-o até o próprio Governo quando decide levar a cabo um programa de auto-estradas, embora entregando a sua construção e exploração a entidades particulares e portanto sujeitando os utentes ao pagamento da portagem respectiva. Em França e Itália faz-se assim? Pois faz-se (em França há troços que são totalmente gratuitos, junto à zona de influência das grandes cidades) mas não se faz assim nem em Inglaterra, nem na Holanda, nem na Alemanha Federal, nem na Alemanha Oriental, que são os países cujas auto-estradas conhecemos.

Esta nossa posição não representa um desacordo completo, pois que, se a alternativa é não ter auto-estradas nenhuma ou tê-las com portagem, esta última solução é de facto preferível. Resta todavia saber se esta é a alternativa verdadeira, pois haverá que considerar que hoje em dia a estrada contribui directamente com mais de dois milhões de contos anuais para o erário público.

A decisão de construir auto-estradas deve constituir, para lá dos benefícios reais que advirão à circulação automóvel, um clarão de esperança na medida em que representa por parte do Governo um interesse novo em relação a um sector que tão pouco acarinhado tem sido.

Todavia haverá que colocar o problema na sua verdadeira dimensão e não chegar ao ponto de pensar que os problemas do trânsito serão resolvidos pela construção de algumas centenas de quilómetros de auto-estradas. Basta reparar que estas não podem chegar a toda a parte, e que para que a sua construção seja rentável terá de haver a garantia de um volume mínimo de tráfego, volume esse que nos anos mais próximos não será atingido senão em meia dúzia de itinerários; em todos os restantes milhares de quilómetros, a circulação terá de efectuar-se sobre estradas bi-direccionais. (Supomos que não vi-

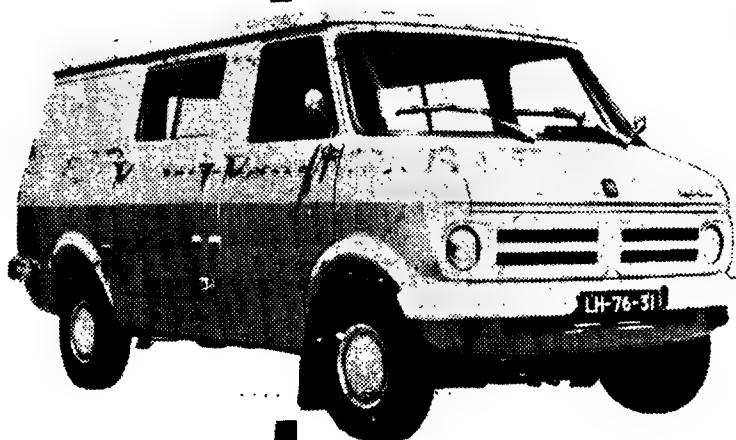
rá à cabeça de ninguém pedir uma auto-estrada de Miranda do Douro a Pinhel, ou de Reguengos a Mértola!). Simplesmente, há estradas «estradas»! Existem inúmeros itinerários que não justificam de momento — nem justificarão nas décadas mais próximas — uma auto-estrada, mas que necessitariam desde já de uma estrada moderna, ampla e bem traçada, como algumas que felizmente começamos já a possuir.

Neste campo, um esforço enorme e decisivo terá de ser feito, substituindo por um planeamento adequado com prioridades cautelosamente ponderadas a liberdade próxima da anarquia em que se tem vivido, em que cada Direcção Distrital beneficia estradas sem se preocupar com o que faz o distrito vizinho.

Se a coordenação já existe ao nível internacional (vejam-se as chamadas «estradas europeias») será difícil consegui-la a nível inter-regional?

Os estudos de base existem já, sob a forma de estatísticas de trânsito elaboradas pela J. A. E. Além de se atender às vias de maior movimento, que se impõe sejam transformadas de forma que possam largura, piso e perfis adequados, tornando-as mais seguras e permitindo melhor escoamento do tráfego, haverá que não esquecer as estradas de interesse turístico (não pela «platónica» razão de que seja necessária impressionar bem os turistas estrangeiros, mas pelo prosaico motivo que a nossa balança de pagamentos necessita das divisas que eles cá deixam ficar!) Sem esquecer igualmente as estradas que nos põem em contacto com a Espanha e, portanto, com o resto da Europa, através das quais um fluxo cada vez maior de grandes camiões nacionais e estrangeiros circulam em actividades cada vez mais importantes para a nossa indústria, uma vez que, com Mercado Comum ou sem Mercado Comum, são cada vez mais apertados os laços de interdependência que a ligam à indústria de além-fronteiras. Caberá referir, a este respeito, as condições deploráveis que apresenta a maior parte do traçado Vilar Formoso-Coimbra, a carecerem de importante e imediata correcção.

A tarefa de modernização da rede rodoviária nacional é sem dúvida tarefa demorada e caríssima. Mais uma razão para que aqui fique consignado o voto de que, sem mais perda de tempo a ela lancem ombros.



CONCESSIONARIA DA GENERAL MOTORS

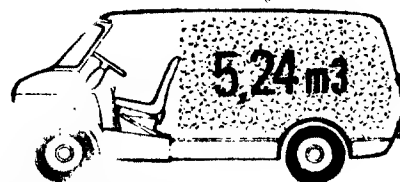
FURGÕES BEDFORD CF

- cargas úteis até 1270 kg.
- modelos a gasolina e a gasóleo
- travões assistidos por servo-freio
- distância do solo ao estrado de carga 54 cm.

consulte a

SOREL

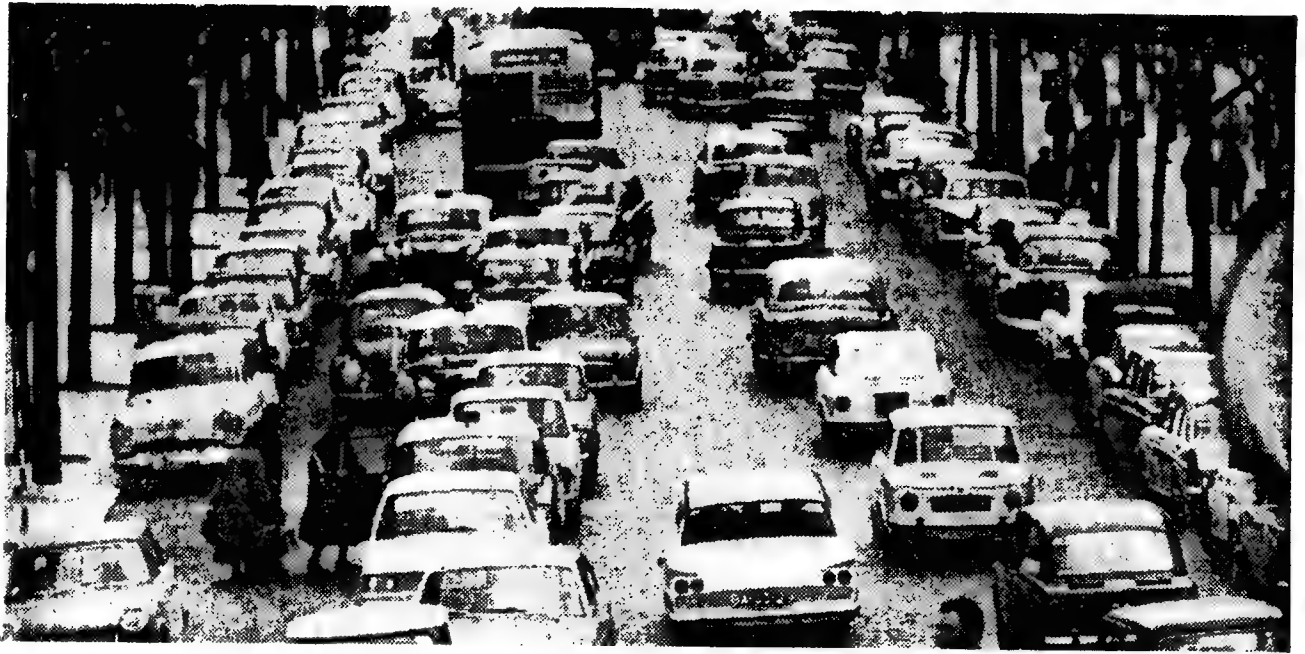
Rua Tomás Ribeiro, 97-A
Rua Filipe Folque, 12 — Telef. pp ca 56 34 41
Rua D. ... — Telef. 66 27 55 — LISBOA



TENDÊNCIAS DO AUTOMÓVEL DE HOJE

Por **AUGUSTO VILELA**

NINGUÉM ousará afirmar que, num futuro mesmo distante, o automóvel venha a constituir o único meio de transporte rodoviário, ainda que os progressos materiais permitissem a cada cidadão possuir o seu próprio veículo. Mesmo numa sociedade que tivesse conquistado o nível de vida ideal, uma previsão destas seria mais que utópica. Os transportes colectivos, progredindo em meios e eficiência, serão sempre a garantia de uma indispensabilidade absoluta. De qualquer forma, porém, o automóvel atingiu um desenvolvimento tal que hoje comanda uma parte importante da economia mundial, podendo considerar-se o principal meio de transporte para trajectos curtos. Entretanto, servido por uma estrutura de produção em que a técnica e a investigação evoluem num ritmo pouco vulgar noutros sectores, o automóvel caminha para um grau de perfeição que lhe permite suprimir positivamente todos os factores desfavoráveis decorrentes da sua própria expansão. É a evolução tecnológica que, ao aumento da poluição nas grandes cidades, responde com processos que permitem anular esse inconveniente, aos perigos derivados de cada vez maior densidade de circulação responde com veículos mais seguros, rodovias mais amplas e também mais seguras, etc. E neste caminho evolutivo do automóvel, apesar das verdadeiras maravilhas que o respectivo mercado hoje oferece, a corrida para fabricar veículos cada vez melhores não pára. Ponto por ponto, aperfeiçoam-se as viaturas, mesmo em aspectos que até há poucos anos eram considerados secundários ou mesmo de nenhum interesse.



Ainda que o automóvel seja o meio de transporte mais divulgado deste século, a sua utilização não excede os percursos chamados «curtos»

Se até ao presente tem sido impressionante o avanço tecnológico no domínio da indústria automóvel, nem sempre os resultados alcançados nas pesquisas e os melhoramentos introduzidos nos protótipos experimentais têm sido aplicados, a mesma escala, para

a produção em série, isto é, nos veículos utilitários de todos os dias, aqueles que efectivamente podemos considerar como os representativos no contexto dos transportes. E isto sucede porque as condições económicas condicionam de tal modo a indústria, que a

levam a uma necessidade de redução dos custos nos múltiplos componentes do automóvel, situação quase sempre incompatível com níveis de qualidade tão elevados como seria de desejar. Em certos casos, porém, os fabricantes exageraram e isso levou os governos de

muitos países, nomeadamente dos Estados Unidos, a promulgar normas específicas de segurança, obrigatórias para todos os veículos fabricados ou exportados para o país. A custo de procurarem o mesmos

(Continua na página seguinte)

UM SERVIÇO A ALTURA DE UMA GRANDE MARCA!



Carlar



**ASSISTÊNCIA TÉCNICA
E VENDAS DE TODA
A GAMA BOSCH**

**BATERIAS - GRAVADORES
AUTO-RÁDIOS - TV - DIESEL
ELECTRICA - FARÓIS - VELAS
BUZINAS - VDO - ETC.**

Sede - LISBOA - Rua Luís de Camões, 5A/B - Telef. 53 30 61/2
Filial - SETÚBAL - Av. 5 de Outubro, 102 - Telef. 52 63 05

(Continuação da pág. anterior)

objectivos com as mesmas «armas» — o melhor preço, o modelo que melhor corresponde a cada tipo de clientela, as melhores performances, o melhor rendimento energético — os fabricantes de automóveis entraram numa standardização, dentro de cada classe que, em muitos casos, as diferenças são quase apenas de natureza estética, e o mercado abarrotado de viaturas similares. Nunca aquele foi tão rico de modelos e de variantes mas nunca houve também tantos modelos com características semelhantes...

Mas, se por um lado essas diferenças se vão tornando cada vez mais escasas e os veículos caminham para uma normalização quase absoluta (evidentemente que não estamos fazendo referência aos carros de alto preço), em contrapartida, tornam-se cada vez mais nítidas as tendências gerais da indústria automóvel. As metas são as mesmas e os caminhos para lá chegar

multo semelhantes. As associações e fusões de construtores de automóveis para o aproveitamento, em comum, dos recursos técnicos e científicos sucedem-se e, em muitos casos, o aspecto financeiro não é a única determinante, nem a mola real da fusão.

● Poluição

Os próximos cinco anos vão ser assinalados por acontecimentos importantíssimos no campo da técnica automóvel e o clássico motor de explosão, muito antes de ter atingido o seu pleno desenvolvimento, vê-se ameaçado em duas frentes distintas. De um lado, surge a campanha contra a poluição atmosférica que alastrou em todo o Mundo e nos Estados Unidos («leaders» clássicos das preocupações higienizantes) tem foros de histerismo colectivo. Do outro lado, está a descoberta de novas técnicas dos sistemas de propulsão e de novos combustíveis. Tudo isto, acelerado pelas campanhas que em todo o mundo es-

tão a ser lançadas a favor de uma «atmosfera limpa». É evidente que, neste muito moderno problema da poluição atmosférica, haverá 50% de efectiva ameaça contra o equilíbrio da Natureza, e 50% de coro constituído pelo cortejo daquelas pessoas que aderem rapidamente a qualquer preocupação nova, mesmo antes de a estudarem.

Nos Estados Unidos, a poluição desencadeou uma psicose que quase leva a esquecer, ou pôr de lado, aspectos mais importantes ligados à saúde das populações. E o Governo, já que este tipo de reivindicações populares não afecta as suas estruturas «sagradas», não hesitou em decretar medidas especiais para a indústria automóvel, visando combater a poluição atmosférica. Para já, todos os veículos fabricados ou importados têm de satisfazer as normas impostas pelos rigorosos testes de análise aos gases de escape. Mas até 1975 há que procurar soluções, que eliminem, definitivamente, os perigos da poluição. Os

grandes construtores envolveram-se, pois, em pesquisas dispendiosíssimas conduzidas em dois sentidos: a obtenção de sistemas que eliminem os gases de escape até ao limite fixado pela lei e o desenvolvimento de motores cujo combustível não provoque a poluição do ar. Em qualquer dos campos, os progressos são já notáveis, mas estão ainda longe dos objectivos pretendidos. Retiraram-se das teias de aranha os velhos projectos do automóvel a vapor e trabalha-se com entusiasmo no automóvel eléctrico. Relativamente a este último, apareceram já resultados satisfatórios conseguidos em protótipos de veículos urbanos. Para grandes autonomias, subsistem problemas.

Substituir os motores de explosão clássicos por motores deste tipo são quase certos; que surgem já nos horizontes da indústria automóvel. A subsistência da gasolina, como combustível, começa, também, a ser posta em dúvida, apesar das enormes implicações de na-

tureza económica e social que isso implicaria.

De uma maneira ou outra, não se altera, porém, a posição do automóvel como meio de transporte. Pelo contrário, quanto maiores forem os aperfeiçoamentos que a técnica lhe proporcione, mais eficiente se tornará a sua utilização.

troen 2 CV quando este surgiu?
O tipo de veículo de cidade e de pequeno automóvel de turismo parece-se-parar-se cada vez mais, actualmente já se fabricam viaturas cuja utilização na estrada, se não é inviolável, é pelo menos incómoda. Relativamente às mecâni-



Quanto automóveis seriam precisos para poluir tanto a atmosfera, como os fumos destas fábricas? Com efeito, o automóvel apenas contribui em um quinto para a poluição do ar que respiramos. Todavia é mais «cómodo atacá-lo» do que as grandes concentrações industriais...

Um automóvel às suas ordens? telefone-nos já porque temos condições especiais para si



AVIS

Para onde quer que vá, vá melhor connosco ou faça com que esteja a nossa gente à sua espera com um automóvel para si em qualquer parte do mundo: E apresentamos-lhe esta proposta certos de que, com as nossas condições especiais, não há outra alternativa que lhe seja mais favorável. Diga-nos qual é o seu problema em matéria de transporte. Por mais complexo que ele seja nós faremos tudo para lhe encontrar a melhor solução. E descobri-la-emos e teremos ainda — condições especiais para si. Confie numa grande companhia de aluguer de automóveis, a AVIS. Ficará nosso cliente. E para isso basta telefonar-nos.

ALUGAMOS AUTOMÓVEIS

C. SANTOS S. A. R. L.
Lisboa - Av. Praia da Vitória, 12-C - Tel. 561177
Porto - R. de Santa Catarina, 160 - Tel. 37971
Faro - R. Horta Machado, 42 - Tel. 24538
Praia da Rocha-Gal. Ext. Hotel Júpiter-Tel. 33258

Problema inquietante será, sim, conhecer onde cessará o crescimento da indústria automóvel mundial. Tão graves como os problemas da poluição podem vir a ser os da falta de espaço por melhores e mais amplas rodovias que se projectem.

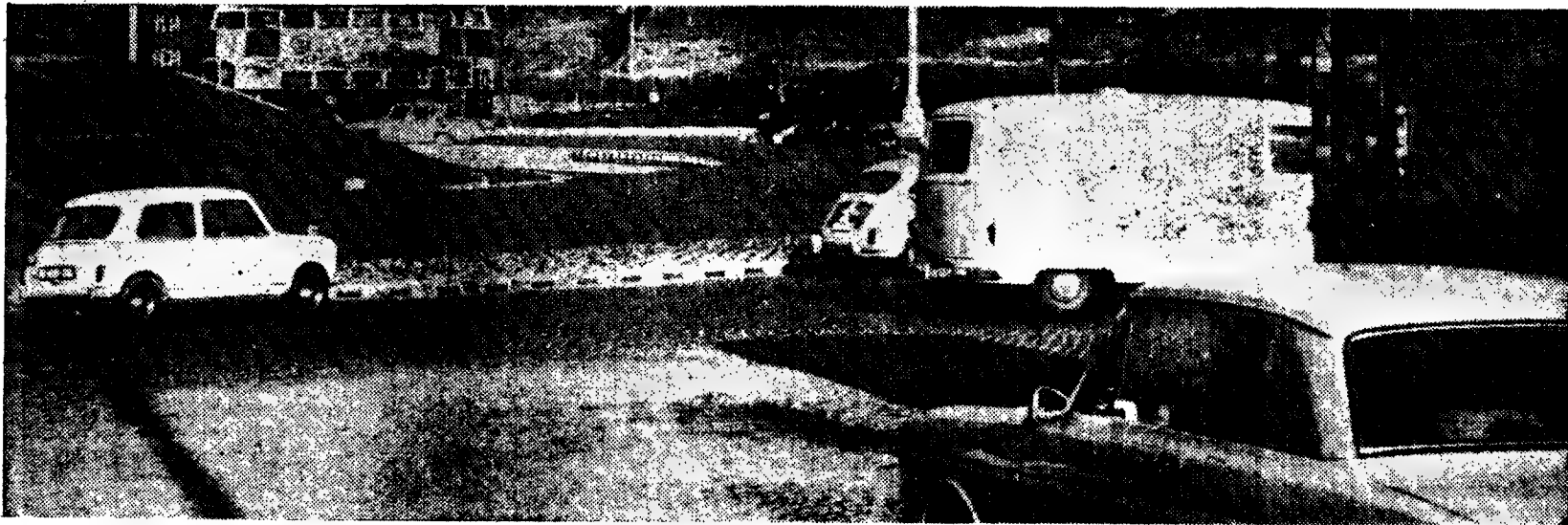
● Tendências

Nem só a técnica conduz as tendências da indústria automóvel, visto que a venda é o objectivo final e o público tem as suas exigências. As modernas técnicas de marketing e o computador vieram ajudar os fabricantes a determinar com maior objectividade quais os tipos de veículos que o mercado deseja. Mas a resposta a estas perguntas não é fácil de ser encontrada. As vezes, modelos para cujo lançamento se investiu o máximo no domínio da tecnologia, da estilística e em estudos de marketing — modelos que estavam predestinados a um sucesso clamoroso — falham rotundamente e só muito injectados de publicidade para além dos limites normais, conseguem com que não se rompa o equilíbrio entre o planeamento, a produção e as vendas. Outras vezes, modelos aparentemente condenados triunfam em absoluto. Quem daria algum futuro ao velho Ci-

cas, conforme já referimos o motor de explosão é ainda «rei» quase absoluto, desde os mais baratos aos mais caros automóveis, mas os seus alicerces foram minados. O motor rotativo (ainda que motor de explosão à mesma) tem cada vez mais adeptos, aperfeiçoam-se e dá provas, enquanto os motores a vapor, a gás e eléctricos, para não falarmos de algumas «fantasias» que têm surgido, não tardarão a constituir uma realidade.

Quanto a suspensões, os progressos não têm sido tão rápidos como se desejaria e frequentemente surgem ainda modelos válidos e moderníssimos, em toda a sua concepção, mas cujas suspensões remontam a uma dezena de anos. A clássica mola e amortecedor parecem difíceis de abater, mas o caminho certo encontrar-se-á provavelmente nas suspensões baseadas em fluidos de ar ou óleos como já se encontram em algumas viaturas. É neste sector, porém, que as opiniões mais se divergem. Conciliar a segurança e a comodidade tem sido até agora um trabalho difícil. Mas admite-se já que uma suspensão pode ser ao mesmo tempo cómoda e segura.

Muito à frente e tracção às rodas traseiras tem sido



Acusa-se, muitas vezes, o automóvel, da perturbação que reina nas cidades modernas. Todavia ninguém se lembrou, ainda, de investigar as condições em que ele é obrigado a rolar. A imagem dá-nos um «local de confusão de trânsito» de Lisboa (a rotunda do Aeroporto). Ora já alguém se preocupou em coordenar esses milhares e milhares de viaturas que por ali têm de passar diariamente? Ou será que, também, ali não haveria espaço para «desfazer» cruzamentos, com vias a diversos níveis?

o sistema clássico mantido pela maioria dos fabricantes, embora a tracção à frente comece a impor-se e até os construtores tradicionalmente relutantes a este processo ou já aderiram a ele, ou estão em vias disso.

A transmissão automática foi a princípio outro ponto de discussão e parecia ter contra ela argumentos importantes, vindos principalmente dos sectores desportivos, mas a batalha está ganha e o automatismo entrou nos programas de quase todos os fabricantes mesmo para os carros pequenos.

A comodidade e a habitabilidade são outros aspectos igualmente importantes na evolução do automóvel. Os fabricantes procuram modelos funcionais capazes de corresponderem às necessidades específicas de cada cliente e estas sofrem também uma evolução permanente. Para milhões, principalmente no norte e centro da Europa, o automóvel continua a ser, e cada vez mais, o transporte ideal para as férias. Foi outro problema sobre o qual os construtores tiveram que debruçar-se, embora à primeira vista isso pareça não envolver grandes dificuldades. Mas a verdade é que não tem sido fácil encontrar soluções para viaturas polyvalentes, que aguentem a caravana, a família numerosa e respectiva tralha, dentro de um preço acessível e sem recorrer a cilindradas que depois são excessivas quando se regressa à vida normal.

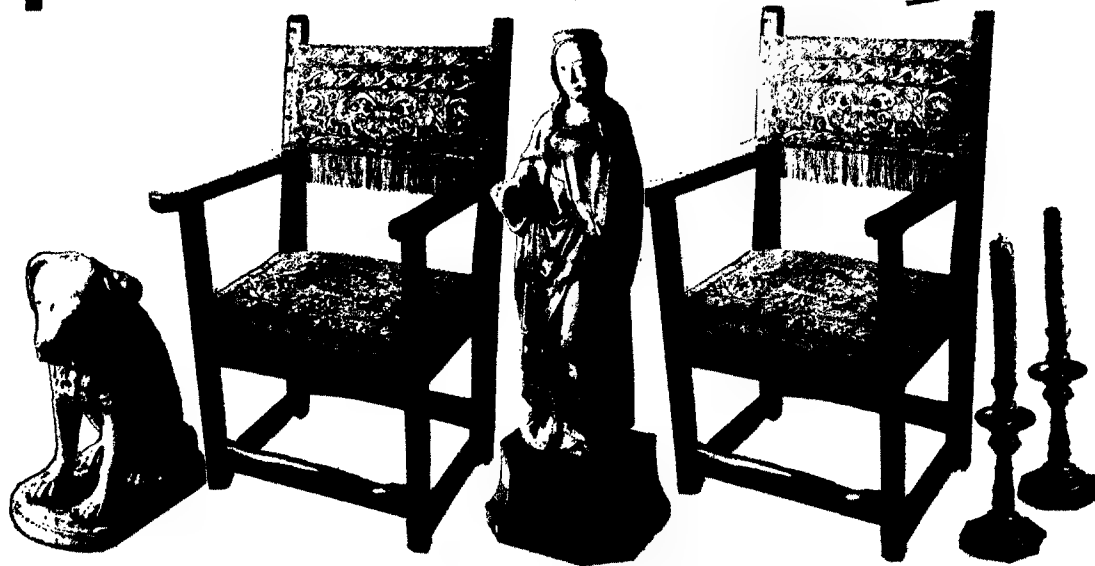
● Segurança

É um tema que absorve os técnicos de todos os países, sem dúvida o mais importante. O automóvel é um factor de progresso e uma conquista a favor da liberdade de movimentação do homem mas o seu preço, em muitos países, está a sair e a gerar a mente caro. Também no programa de fabricantes de todo o mundo para os próximos anos o capítulo segurança ocupa lugar importantíssimo e mobiliza os técnicos na busca das soluções que tornem a circulação automóvel menos trágica. Das pistas de corridas, dos milhões de quilómetros em «rallies» e outras provas têm saído ensinamentos que mais tarde, aplicados à circulação comum salvam milhares de vidas.

Os travões constituem um pormenor a que todos têm dedicado grande atenção. E do velho travão mecânico, que às vezes provocava um acidente mais grave quando utilizado do que deixando seguir livremente a via-



os Ford 17 e 20M perderam a cabeça?



- Não! Isto não são acessórios!
São apenas algumas das coisas que pode comprar com a ajuda do dinheiro que poupará agora

CAMPANHA ESPECIAL FORD 17M/20M
Com a participação (entusiástica)
de todos os Concessionários Ford

Visite-nos imediatamente

EM LISBOA

AUTO BOAVISTA, LDA. Rua da Boavista, 81-B-Telef. 68 91 41

AUTO BALI, S.A.R.L. Av. Almirante Reis, 130-A-Telef. 4 18 32/64 — Av. Eng.º Frederico Ulrich - Telef. 28 05 31 - Cascais

J. MENDES COELHO, LDA. Rua Alexandre Herculano, 8-A-Telef. 4 61 47

LINCURI Av. da República, 32-A-Telef. 77 70 81

STAND MODERNO Av. Fontes Pereira de Melo, 15-A-Telef. 4 98 09 — Av. João Saraiva, 15 (Alvalade) Telef. 71 10 80/9



Ford à frente

(Continua na página seguinte)

tura, até aos travões de disco servo-assistidos e aos duplos circuitos vai uma diferença que também se pode medir em muitas vidas poupadas.

As colunas de direcção retrácteis, os novos tipos de joróis, de pneus, etc., são outras tantas conquistas a favor da segurança na estrada. Porém, e aqui reside o seu ponto negro o automóvel é o mais perigoso de todos os meios de transporte modernos.

● Transportes colectivos

Como meio de transporte urbano o autocarro está condenado a desaparecer. Pelo menos assim o entendem muitos técnicos na matéria. Razões de densidade de tráfego, mas prin-

principalmente o já citado problema da poluição contaminam-lhe os dias. Nos trajectos curtos, no turismo principalmente, o autocarro goza de um certo privilégio e tem um lugar dificilmente substituível, nos anos mais próximos, por muito rápida que seja a evolução. Circulam hoje pelas estradas de todo o mundo colectivos que dispõem de todos os requintes de comodidade, conforto e segurança. Ar condicionado, vidros de protecção contra os raios solares, música, televisão, bar, e assentos anatômicos, tudo isso os passageiros podem já encontrar, ajudando a tornar agradáveis, viagens que há poucos anos eram difíceis de suportar. Este será mesmo um dos meios de transporte que no aspecto de comodidade mais se desenvolveu. No caminho de ferro, durante muito, considerado



O autocarro tem os seus dias contados, quer nas grandes ligações rodoviárias, quer no trânsito urbano

o seu grande concorrente, encontrou estímulo para um progresso que visou sempre, mais do que a própria rapidez (esta geralmente condicionada pela lei) a comodidade do passageiro. Hoje concluiu-se já que, em muitos casos, autocarro e comboio não são meios de transporte concorrentes, mas sim complementares, embora possa reconhecer-se que nas regiões de grande densidade populacional

A CHRYSLER DE PORTUGAL

NÃO VENDE DIRECTAMENTE AO PÚBLICO

EM LISBOA

COMPRE O SEU

SIMCA

HILLMAN

SUNBEAM

NUM DOS DOIS CONCESSIONÁRIOS



CHRYSLER DE PORTUGAL

J. COELHO PACHECO

R. Mouzinho da Silveira, 10-A Telf. 539561 · Lisboa

SIDIAL

Sociedade Internacional de Difusão Automóvel, Lda.
Av. de Roma, 15-B. Telf. 777456 • Lisboa-5

SEGMENTOS SIM

ELIMINAM O CONSUMO DE ÓLEO DA NOVA COMPRESSÃO

SEGMENTOS SIM

**TERA UM NOVO MOTOR
PARA CADA CASO
UMA SOLUÇÃO**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO: **M. DEFAYS, LDA.**

LISBOA — R. do Telhal, 35 — Tel. 35510
R. S. Paulo, 29-1.º — Tel. 325571

PORTO — R. Sá da Bandeira, 502-1.º
Tel. 22178

PEUGEOT

AMBULÂNCIA CLÍNICA



ROBUSTA RÁPIDA ECONÓMICA
SEGURA FUNCIONAL CÓMODA

MOCAR, LDA.

Av Antonio Augusto Aguiar 19
LISBOA

**Se
já teve
tem
vai ter
... ou
gostava
de ter
automóvel**

leia

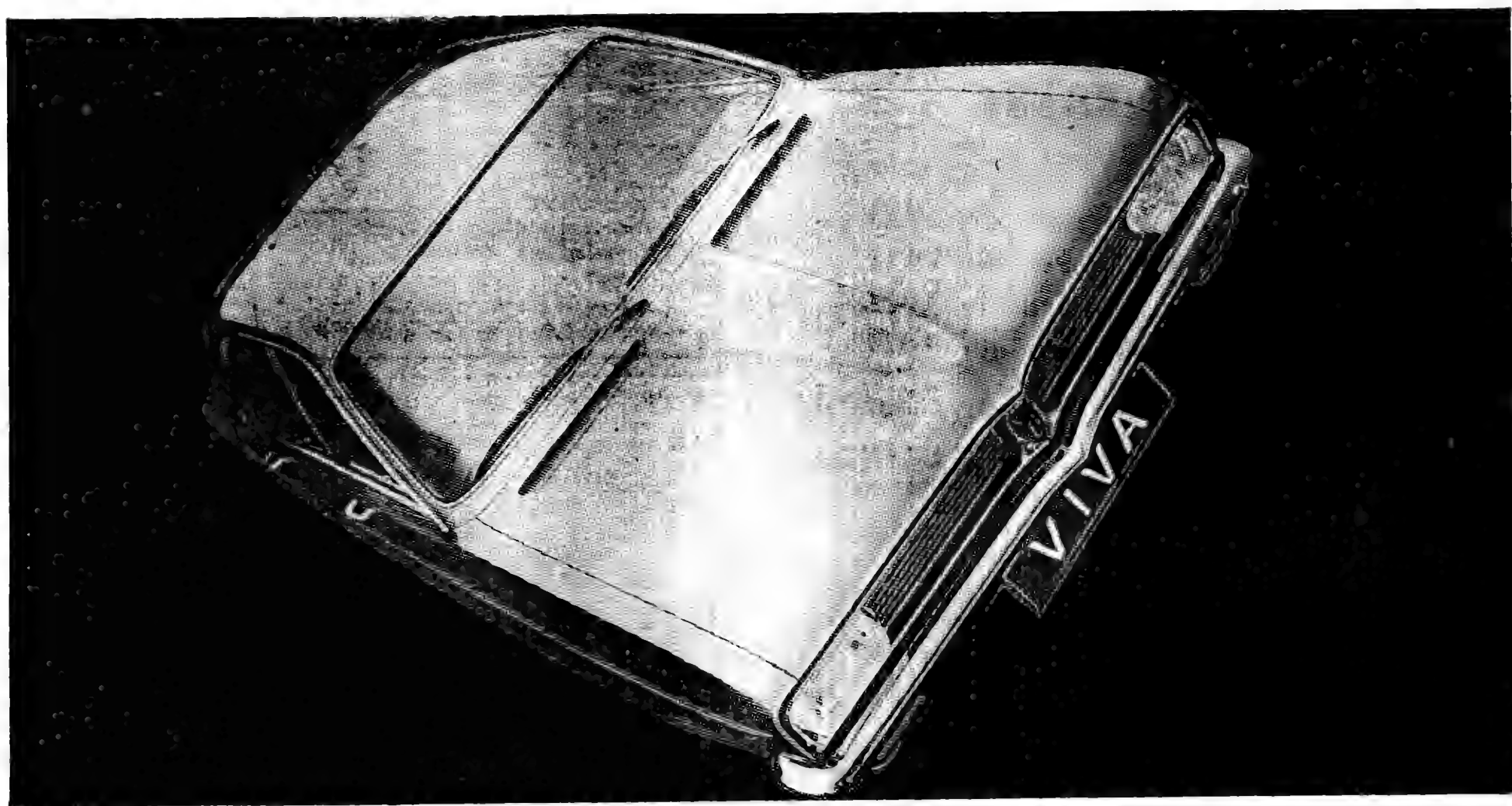
motor

**todas
as
quintas-feiras**

Prezzo: 2\$50



Apresentando o novo estilo VIVA



O carro duramente batido para vencer no duro.

Batemo-nos em tudo para criarmos um estilo de Viva inteiramente novo. E conseguimos.

Tratámo-lo duramente para provarmos que os aperfeiçoamentos do novo Viva eram de facto uma realidade.

Levâmo-lo para o «Parque de Punições» em Millbrook — o campo de testes e en-

saio mais bem equipado da Europa, onde o experimentámos duramente. Em pavimentos dos mais diversos tipos, do empedrado à terra solta, por poços de água doce e água salgada. Em circuitos apertados, a diversas velocidades, durante dezenas e dezenas de quilómetros.

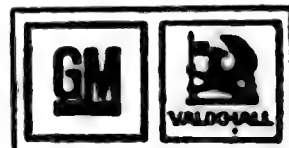
Testámos assim as novas características de

segurança, a potência e a boa condução, a protecção da carroçaria, a suavidade da transmissão.

Testes duros que fazem ou desfazem um carro novo. Neste caso, fizemo-lo. Fizemos o novo Viva. Duramente batido. Imbatível na sua classe e no seu preço.

5 Modelos: Standard, De Luxe, 2 e 4 portas, SL e Caravan.

VAUXHALL VIVA tem o timbre de qualidade.



Um grande Grand Motor montado em Portugal com unidades fabricadas no Reino Unido.

CAMINHOS INTEIRAMENTE NOVOS PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL

Os progressos da técnica, o desenvolvimento da pesquisa, o sorto de novos materiais e o propósito de abrir mercados (inventando-se até modelos para ir ao encontro de necessidades ainda mal entrevistadas por quem virá a tê-las em futuro mais ou menos distante) lançaram a construção naval por caminhos inteiramente novos, em que a diversificação, a especialização e a adaptabilidade constituem as características essenciais.

Há uma década, ninguém imaginava o que viria a seguir, mas ninguém se atrevia a prever tal desenvolvimento. Há um lustro já se poderia

progresso actual. Agora são já vulgares. Nas carreiras dos estaleiros, há barcos tão especializados como os «hovercrafts», os butaneiros, metaneiros, minereiros, despoluidores, navios-fábricas, navios para contentores, petroleiros, quebra-geles, batiscas-fos, etc.

NAVIOS DE NOVOS TIPOS

No que respeita a materiais de construção, o plás-

tico é já muito utilizado e ensaiam-se novas ligas metálicas com o maior êxito, bem como as mais variadas espécies de revestimentos dos cascos, para se evitar a corrosão. Entraram, também, já em uso corrente, para diversas especificações, formas de cascos que, embora conhecidas de algumas civilizações primitivas, eram novas para as sociedades de consumo. Queremos referir-nos aos catamarãs e trimarãs. Neste particular, prosseguem pesquisas intensivas para se descobrirem todas as possibilidades dos barcos assentes em flutuadores. Já existem, do resto, diversos navios deste género que, com o aumento de velocidade propulsora, erguem-se nos flutuadores, diminuindo a superfície molhada e, com muito menor resistência, elevam muito a

velocidade de deslocação. Generalizou-se, também, o uso de estabilizadores nos navios de passageiros.

NOVOS MEIOS DE PROPULSÃO

Como tudo está em vertiginoso progresso na construção naval, também os meios de propulsão se modificam. Não só os modelos de hélices foram muito melhorados, mas também se ensaiam turbinas a jacto de ar, de água, ou de gases; hélices aéreas e não subaquáticas e turbinas aéreas. No que respeita à navegação à vela (quase só de recreio nos países mais evoluídos), ensaiam-se novas formas de velas no desenvol-

vimento das clássicas, bem como projectos revolucionários de velas rígidas, algumas como as asas dos aviões. Quanto à energia propulsora, estão a ensaiar-se, além da atómica, outros processos resultantes do aproveitamento de combustíveis até agora muito pouco usados.

Para ilustrar quanto vimos referindo, na generalidade, passamos a dar alguns exemplos das últimas novidades da construção naval.

GRANDE NAVIO-BASE PARA 73 BARCAÇAS

A maior empresa de navegação da República Federal da Alemanha tenciona comprar um dos dois navios «lash» que a Holland-America-Line encomendou nos estaleiros da Cockerill na Bélgica.

«Lighter aboard ship-lash» é a fórmula mágica que agita os ânimos em todas as grandes companhias de navegação.

Até agora só estão em serviço dois navios-«lash», o «Arcadia Forest» e o «Atlantic Forest». Estes dois gigantes, do tamanho de superpetroleiros ou de paquetes, têm 218 metros de comprimento, 30 metros de largura, uma capacidade de carga de 43 500 toneladas (36 861 BRT). Attingem uma velocidade de 20 milhas e podem transportar 75 barcaças.

Os dois navios em construção na Cockerill, e dos quais a Hapag-Lloyd AG pretende adquirir um, têm quase as mesmas dimensões. Recentemente o sistema «lash» teve a sua estreia em Bremerhaven. O «Atlantic Forest» trouxe as suas barcaças cheias de minério de ferro. A vantagem do sistema «lash» é evidente: não são precisos cais com instalações portuárias realmente muito caras, como se dá, por exemplo, com os cais de acostagem de navios de contentores. A situação ideal dos portos «lash» são os estuários dos grandes rios e as bocas das redes de canais. As barcaças seguem do navio-base directamente para o seu destino.

Um gigantesco guindaste de nónio a bordo do navio «lash», com uma capacidade de 510 toneladas, coloca as barcaças no seu elemento. Formam-se conjuntos que são rebocados pelos rios e canais até ao seu destino. A difi-



LINHA DO MEDITERRÂNEO/ANGOLA



**Início do
SERVIÇO COMBINADO CNN/SG
com o navio
«MOÇÂMEDES»**

à carga em:

**GÉNOVA 15 de Janeiro de 1971
MARSELHA 16 de Janeiro de 1971
LEIXÕES 22 de Janeiro de 1971
LISBOA 25 de Janeiro de 1971**

Para S. TOMÉ, LUANDA, LOBITO, MOÇÂMEDES, P. AMBOIM e CABINDA

AGENTES

LISBOA

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO
R. do Comércio, 85 Telef. 323021
Teleg. OCIDENTAL Telex 1501 CNN
SOCIEDADE GERAL DE COMÉRCIO, INDÚSTRIA e TRANSPORTES, SARL
R. dos Douradores, 11 Telef. 370151/8
Teleg. GERAL Telex 1543 GERAL P

PORTO

DELEGAÇÃO DA COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO
R. Infante D. Henrique, 63 Telef. 22438
Teleg. OCIDENTAL Telex 2752 CNN
DELEGAÇÃO DA SOCIEDADE GERAL DE COMÉRCIO, INDÚSTRIA e TRANSPORTES, SARL
R. de Sá da Bandeira Telef. 22314/6
Teleg. GERAL Telex 02718 GERAL P

Sondas ELAC

**Girobussolas ANSCHUTZ
Radiogoniómetros: C. PLATH
Radiotelefonês: NORTHERN
Radares: TERMA**

EQUIPAMENTOS DE LABORATÓRIO, LD.



GARANTIA DE QUALIDADE

**Motores: SCANIA VABIS
Aladores: PURETIC
Motores: FARYMANN
Destiladores: Douglas
Equipamentos de frio: FRIGOSCANDIA**

A. J. GONÇALVES DE MORAES, LDA.

Estabelecidos desde 1894

TRÂNSITOS • NAVEGAÇÃO • CARGA AÉREA



MORAES
transitos • navegação
1894

Uma organização completa e especializada em todos os serviços inerentes a

EXPORTAÇÕES, IMPORTAÇÕES e TRANSPORTES INTERNACIONAIS

PORTO — Rua da Nova Alfândega, 18 — Tel. 28741 (14 linhas) — Telex 2381 & 2382
LISBOA — Rua de S. Paulo, 26 — Tel. 34943 (20 linhas) — Rua do Alecrim, 22 — Telex 1296 & 1297 & 1298

**PORTO • LISBOA • LEIXÕES • AVEIRO
FIGUEIRA DA FOZ • SETÚBAL**

LOUIS DUTSCHMANN JR., LDA.

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

FRETAMENTOS

CAIS DO SODRÉ, 8, 1.º — LISBOA - 2
Telefs. 36 62 91 - 36 62 92 - 3 59 97
Telex n.º 1594 (PIMPAS)
Teleg. «DUSHIPS»

**Serviço totalmente contentorizado
para NEW YORK**

saidas semanais de Lisboa a cargo de navios porta-contentores da

«FABRE LINE»

Os Agentes Gerais:



SOCIEDADE COMERCIAL OREY, ANTUNES & CIA LDA.
PRAÇA DUQUE DA TERCEIRA, N.º 4 — TEL. 922871 | 922885 | 922887
LISBOA 2 - PORTUGAL

**AGENTES NO PORTO:
SOCIEDADE COMERCIAL OREY
& BARROS LEITE, LDA.**

**JOGUE NO MAR OS SEUS
PROBLEMAS DE TRANSPORTES**



**LLOYD
BRASILEIRO**

**ROTA: TODOS OS PRINCIPAIS
PORTOS DO MUNDO**

AGENTES

DAVILA & CA., LTDA.

LISBOA — Rua do Alecrim, 20-C
Telefones: 32 76 41 - 32 54 02
PORTO — Rua de Mouzinho da Silveira, 12-16
Telefones: 2 13 56 - 3 42 03
FUNCHAL — Rua Dr. Fernão Ornelas, 42, 1.º, Esq.
Telefone: 2 35 40

dade neste sistema de transporte reside em que pressupõe destinatários com acesso a vias fluviais. Como a República Federal da Alemanha, a Inglaterra, a França e a Bélgica dispõem de uma densa rede fluvial e de canais, não se duvida de que o novo sistema tenha futuro. Além disso, é altamente favorável nos países ultramarinos onde faltam instalações portuárias adequadas.

ARRASTÃO EQUIPADO COM UM ORDENADOR

O estaleiro naval «Lenin», de Gdansk, na Polónia, construiu um barco de investigação ultramoderna que será utilizado para um projecto de desenvolvimento da pesca executado pela F. A. O. Trata-se de um arrastão de 3000 toneladas que, além dos instrumentos electrónicos mais recentes para a navegação e detecção do peixe, estará equipado de um ordenador.

O navio representa a contribuição do Governo polaco no projecto da F. A. O., num custo global de 13.395.000 dólares (cerca de 390.000 contos). A organização internacional por seu lado, fornecerá o ordenador, assim como o equipamento electrónico desta unidade de investigação, que será utilizada especialmente para a exploração e conservação do peixe nas zonas trópicas do Atlântico e para a aprendizagem dos pescadores de alguns países em vias de desenvolvimento.

O arrastão, com 95 metros de comprimento, é propulsionado por um motor «Diesel» de 2100 cavalos e pode albergar 45 homens da tripulação, 20 instrutores e 11 alunos. Pode utilizar cinco tipos diferentes de rede, incluindo

o tipo clássico para o bacalhau, a rede com uma grande abertura vertical, engenhos de trabalho para grande profundidade e uma rede pelágica. Será também equipado com dois barcos anexos, de 13 metros, para a pesca com rede giratória, a pesca com redes de malhas mergulhadas no fundo, a pesca do camarão e para outras operações de pesca.

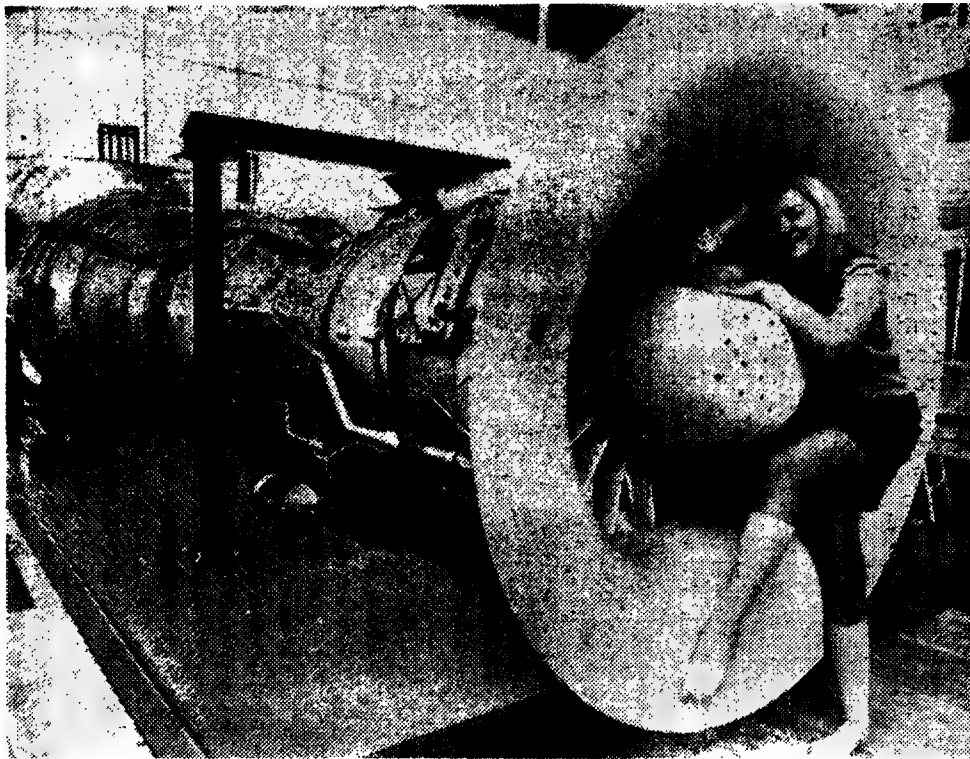
O material de detecção do peixe será constituído por um sonar, um sonar de investigação, três sondadores para trabalhos científicos, um registo de profundidade e integradores de eco.

O ordenador, que funciona com aparelhos ultramodernos de ajuda à navegação, é utilizado para a investigação sobre a pesca e a elaboração de cartas de pesca, assim como para a investigação nos arrastões.

Dá respostas rápidas aos problemas de detecção do peixe e a sua intervenção pelo arrastão.

O ordenador pode também ser utilizado para a compilação rápida das informações resultantes das capturas e a decisão por uma frota de pesca comercial, de modo a perfazer as tácticas a pôr em acção quando vários barcos de pesca operam em conjunto numa determinada zona.

As instalações laboratoriais no arrastão compreendem uma cabina hidroacústica, que fará parte do equipamento da ponte de comando. O arrastão é também dotado de equipamento para estudo da hidrografia do fundo e dos planetons. É, além disso, equipado para a análise dos diferentes utensílios de pesca e para o estudo profundo das técnicas de pesca e conservação de peixe. É dotado



Esta turbina a gás para navio, com a potência de 30 000 cavalos e o peso de apenas oito toneladas atraiu gerais atenções dos peritos, na quarta exposição internacional «Navio e Máquina», em Hamburgo. A garota era para despertar o interesse dos leitores...

de uma verdadeira fábrica para farinha de peixe que pode tratar até 35 toneladas de peixe fresco por dia.

O director do projecto é William Dickson, da F. A. O., que fixou residência em Gdynia e trabalha em colaboração com uma equipa de especialistas de diversos países.

PRIMEIRO NAVIO-FÁBRICA DE RAÇÕES E OUTROS PROJECTOS

Uma empresa em Hamburgo (República Federal da

Alemanha) pretende reduzir consideravelmente os preços de rações utilizando navios-fábricas. O primeiro navio deste tipo, de 80 metros de comprimento e 9,50 metros de largura, já está em construção e será posto em serviço na Primavera de 1971. O «Farmobil 1» terá uma capacidade anual de 30 000 toneladas de rações. A grande vantagem desta fábrica flutuante é a sua mobilidade que lhe permitirá aproveitar as diferenças regionais dos preços de matérias-primas. Está, por exemplo, projectado que o navio compre certos produtos de base das suas rações em países do Leste da Europa, beneficiando esses produtos lá a caminho de Berlim Ocidental onde o «Farmobil 1» terá a sua base.

Por seu lado, os americanos iniciaram, recentemente, a construção de um navio a cuja classe deram o nome de «Seabea». Reúne condições de poder transportar, ao mesmo tempo, barcas, con-

têntores, líquidos (combustíveis ou não), cereais e carga a granel. O navio terá 50 000 toneladas, podendo transportar 38 barcas carregadas (como se elas fossem contentores) ou 1800 contentores, com a cubagem total de 19 000 pés cúbicos, ou ainda, no sistema roll-on roll-off veículos ou outra carga manobrável. Possui depósitos laterais para 15 000 toneladas de carga líquida. Vai ser equipado com o mais moderno sistema de gruas elevadoras que lhe permitem carregar ou descarregar 2500 toneladas por hora.

Deve ainda apontar-se o facto de o navio «Argos», de um armador libanês, ter sido equipado com o «L. H. I. Car Deck System», constituído por uma série de cinco decks corridos a todo o comprimento do barco e permitindo um transporte de 1000 automóveis já prontos para a venda. O «Argos» tem 1211 metros de comprimento,

19,81 de boca e calagem de 9.

CAMA IDEAL PARA OS QUE ENJOAM

Em Inglaterra, a «Ingalls West Division», das Indústrias Litton, projecta um navio que possa atravessar o Atlântico à velocidade média de 50 nós (cerca de 92,5 quilómetros por hora). O barco em estudo chama-se «Trisea» e é um catamarã cujos flutuadores são dois torpedos gigantes.

Resta ainda acrescentar que, na exposição internacional «Navio e Máquina», realizada pela quarta vez em Hamburgo, o maior porto da Alemanha Federal, apareceram muitas novidades. Era, até este ano, uma exposição de carácter local dos estaleiros e indústrias afins do Norte da Alemanha. Agora constitui o ponto de reunião de peritos de construção naval de todo o mundo. Entre as atracções da exposição, figurava uma turbina a gás, de 30 000 CV, que só pesava 8 toneladas. Também causaram a admiração, no meio de peritos, um motor «Diesel» de 16 cilindros que pesava 60 toneladas, aparelhagens de automatização do serviço de bordo, um farol a bordo, com 6 km de alcance, e uma cama que compensa todos os movimentos do navio ideal para os que enjoam.

Sociedade

«ESTOPIL»

Caminho de Ferro do Cais do Sodré - Cascais
CONCURSO PARA A EXPLORAÇÃO DO PAVILHÃO NA ESTACÃO DE CASCAIS

- Até às 16 horas do dia 21 de Dezembro de 1970 aceitam-se propostas para a exploração por 5 anos com opção no seguinte do Pavilhão na estação de Cascais indicada.
 - A adjudicação será feita por Cais do Sodré e no gabinete do chefe da estação citada.
- Lisboa 24 de Novembro de 1970



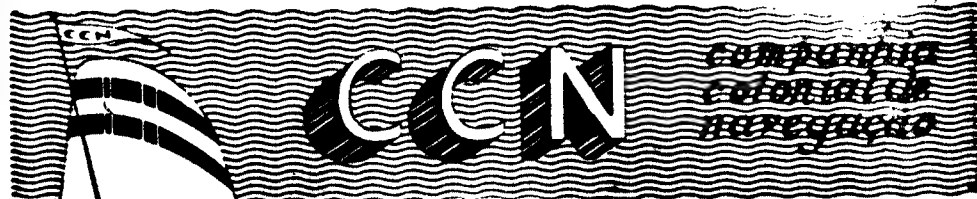
O «Universe Portugal» é o maior petroleiro do mundo, com as suas 326 000 toneladas

**Soc. Com.
COTANDRE
Lda.**

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

LISBOA
Av. 24 de Julho, 126, 3.^o
Tel. 666183/4/5
End. Tel. COTAS
Telex 1577

PORTO
R. Mousinho da Silveira, 47, 2.^o
End. Tel. COTAS



PARTIDAS

DESTINOS

LINHA DE AFRICA

«IMPÉRIO»

Sair em 30 de Dezembro às 16 horas

Com escala prévia por Leixões para: FUNCHAL, S. TOMÉ, LUANDA, LOBITO, MOÇAMÉDES, CIDADE DO CABO, LOURENÇO MARQUES, BEIRA, MOÇAMBIQUE, NACALA e PORTO AMÉLIA. Carrega de 21 a 23 de Dezembro.

«LUGELA»

Sair em 2 de Janeiro

Com escala prévia por Leixões para: PRÍNCIPE, S. TOMÉ, LUANDA, PORTO AMBOIM, NOVO REDONDO, LOBITO, MOÇAMÉDES e PORTO ALEXANDRE (se necessário). Carrega de 20 a 23 de Dezembro.

«PORTO»

Sair em 10 de Janeiro

Com escala prévia por Leixões para: LUANDA, LOBITO, MOÇAMÉDES, LOURENÇO MARQUES, BEIRA, MOÇAMBIQUE, NACALA e PORTO AMÉLIA (se necessário). Carrega de 2 a 5 de Janeiro.

«UÍGE»

Sair em 11 de Janeiro às 16 horas

Com escala por Las Palmas para: CABINDA, LUANDA, LOBITO e MOÇAMÉDES. Carrega de 5 a 8 de Janeiro.

«INF. D. HENRIQUE»

Sair em 22 de Janeiro às 12 horas

Com escala por Funchal para: LUANDA, LOBITO, CIDADE DO CABO, LOURENÇO MARQUES e BEIRA. Carrega de 17 a 20 de Janeiro.

LINHA DA AMÉRICA CENTRAL

«SANTA MARIA»

Sair em 15 de Fevereiro às 18 horas

Com escala por Vigo e Funchal, para: FENERIFE, LA GUAYRA, CURAÇAU e PORT EVERGLADES (MIAMI).

Chama-se a atenção dos Senhores Passageiros para o que está regulamentado sobre o transporte de bagagens

LISBOA - Rua de S. Julião, 63 - Telefones 36 96 21/8
PORTO - Rua Infante D. Henrique, 9 - Tel. 2 33 42

SOPONATA

A SOPONATA — Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, Lda., empresa constituída em 1947 para resolver o então gravíssimo problema do abastecimento de combustíveis líquidos ao País, está, neste momento, a exercer todos os esforços no sentido de equipar a sua frota de forma a responder ao aumento de consumo de produtos petrolíferos que se tem verificado, e ainda que se prevê para o futuro

Em 1980, dizem recentes estatísticas do Mercado Comum Europeu, 20% das necessidades energéticas do continente europeu, serão absorvidas pelo gás natural e por fontes nucleares.

Dos restantes 80%, cerca de 3/4 serão cobertos pelo recurso às ramas petrolíferas.

Em Portugal, no continente europeu, são extraordinárias as previsões de consumo de produtos petrolíferos. A entrada em funcionamento do Terminal de Leixões e do aprofundamento do canal da Barra do Tejo, vieram abrir novas perspectivas à utilização de petroleiros de maior porte.

O recente despacho conjunto do Ministro das Finanças e da Economia e do Secretário de Estado da Indústria, que decidiu a ampliação da Refinaria de Matosinhos, para quatro milhões de toneladas e a

instalação de mais uma refinaria no Sul, para seis milhões de toneladas, bem como um terminal para navios-tanques de porte bruto até 300 000 toneladas, vem permitir a utilização de navios de porte adequado à escala internacional.

Definida a futura capacidade de refinação, facilidades portuárias e tançagem de recepção e armazenagem de ramas, a SOPONATA fez dois tipos de planos, a médio e a longo prazo, de que resultou o seguinte:

Para o primeiro plano, foi conseguido firmar contratos para a construção de 2 navios na Suécia e 1 no Japão, com o porte bruto de 135 000 toneladas cada.

Dois desses navios serão entregues em 1973 e o terceiro em 1974, e, na perspectiva de só obter o quarto navio para entrega mais demorada, a SOPO-

NATA decidiu também iniciar conversações com um estaleiro japonês, especializado em trabalhos de ampliação de navios (jumboizing), a fim de aumentar o porte de 2 petroleiros de 40 000 tons. — HERMINIOS e INAGO — e de 1 de 60 000 para obter um aumento de capacidade total da ordem das 100 a 130 000 toneladas, com entrega em 1972/73.

Deste modo, a frota nacional de transporte de

ramas, que dispõe actualmente dum porte total de 348 432 toneladas, terá em 1974, essa capacidade ampliada para cerca de 883 312 toneladas.

Tendo em consideração as previsões oficiais de consumo ao longo dos anos até 1980 tem a SOPONATA em estudo o segundo plano de ampliação da sua frota, no qual se prevê a aquisição de 6 navios de 250 000 toneladas de porte bruto cada, dos

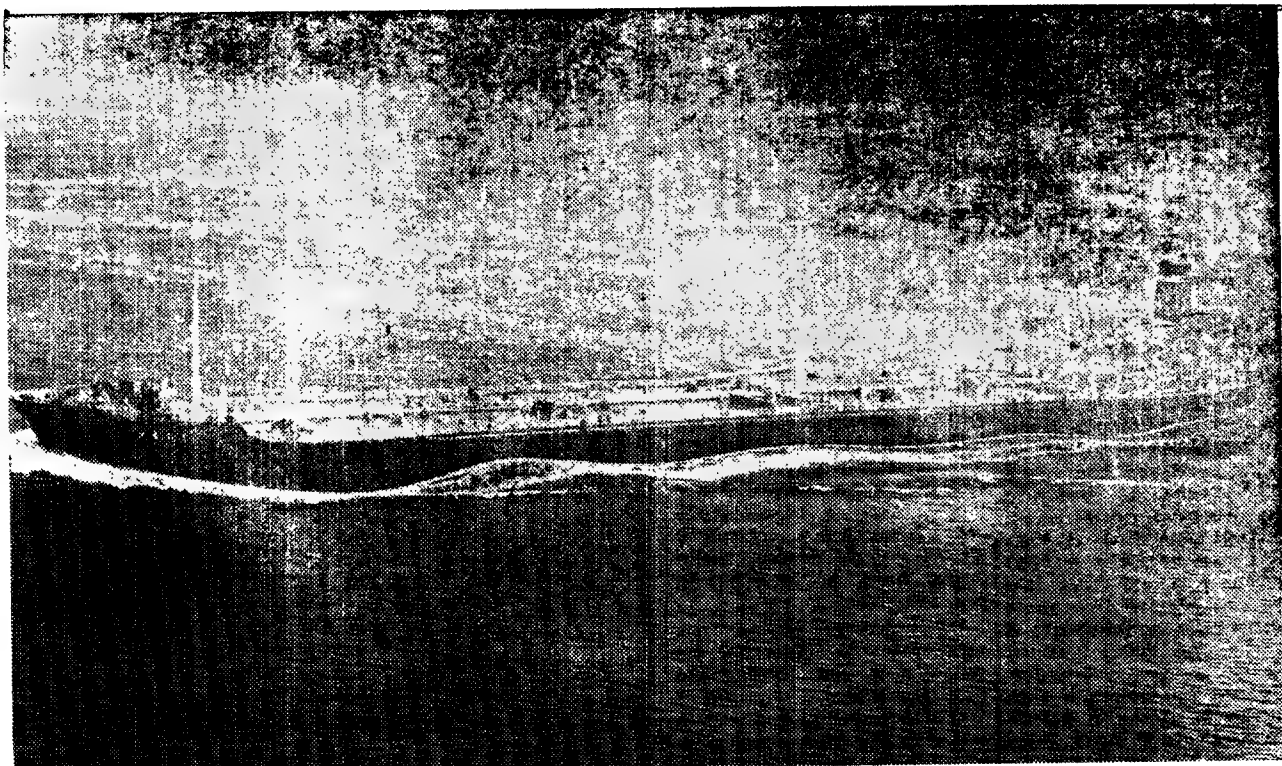
quais 2 a entrarem em serviço em 1975, 2 em 1977 e os restantes em 1979, acompanhando assim a evolução do consumo metropolitano e garantindo o abastecimento de ramas às refinarias nacionais.

Com a incorporação dos 6 navios de 250 000 toneladas de porte bruto, a frota petrolífera nacional terá cerca de 2 000 000 toneladas de porte bruto em 1978.

Para a realização do

programa mencionado, está previsto o investimento de cerca de 7 300 000 contos.

É sem dúvida um plano ousado, e os valores são extraordinariamente elevados, mas representam o desejo de dar satisfação à política de expansão formulada pelo Governo da Nação, para que o País possa, tanto na economia, como na vida social, seguir o ritmo que é imposto.

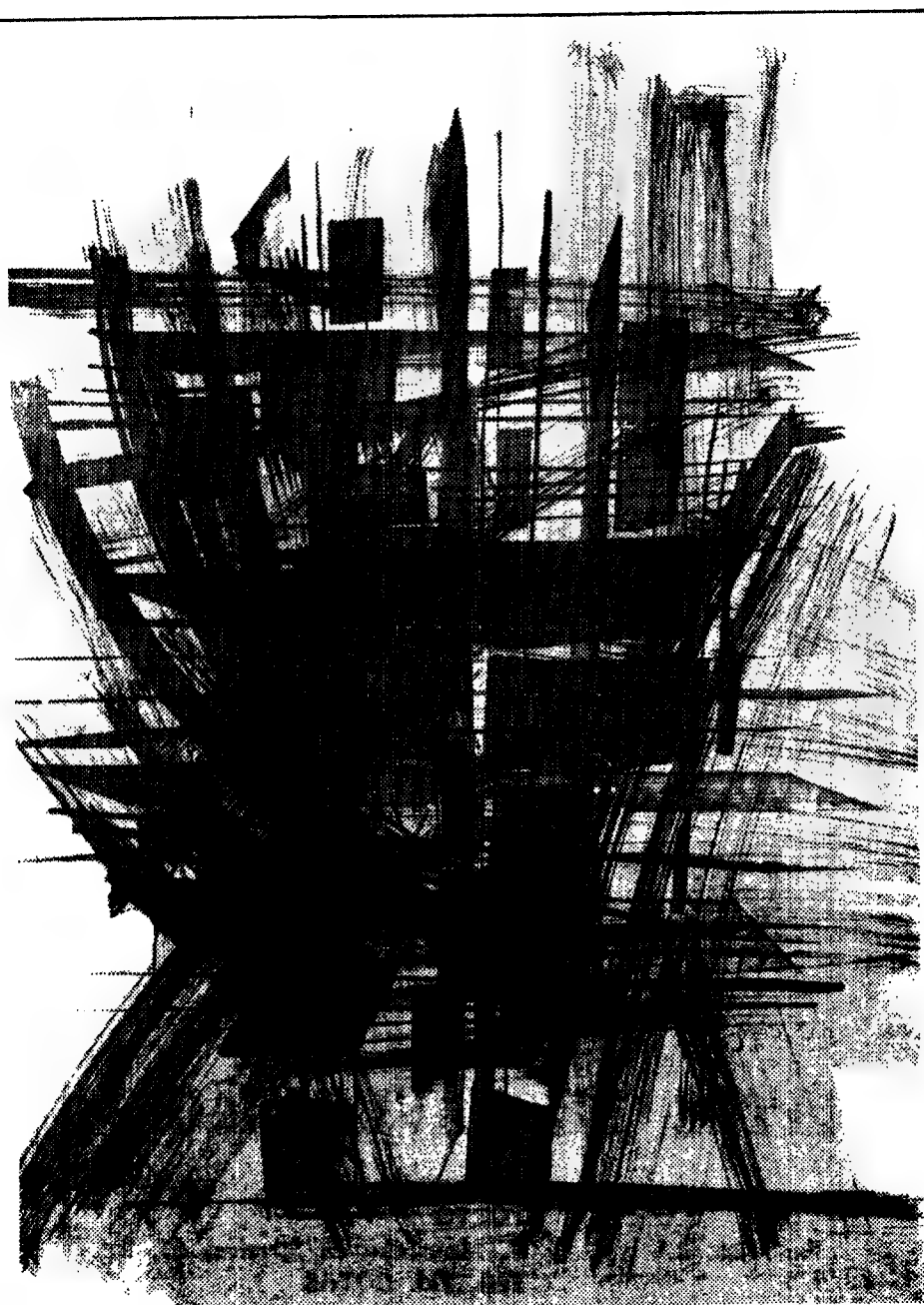


Navio-tanque «Jeco» de 60 258 TM de porte bruto

com o mar aprendemos a construir novos horizontes



SOCIEDADE GERAL



CAMINHO-DE-FERRO

E O FUTURO

Por: B. H. DE FONTGALAND Chefe dos Serviços de Investigação Operacional da S.N.C.F.

O Caminho-de-Ferro fará, em breve, 150 anos. É, portanto, um meio de transporte muito jovem em relação à via aquática e à estrada, utilizadas há muitos milhares de anos. Constituiu um dos meios essenciais da revolução industrial da Europa e dos Estados Unidos no século XIX, bem como da abertura às trocas com os outros continentes. Alguns decénios mais tarde, aparecia o transporte em carros fechados; depois, o motor de combustão interna revolucionava o transporte rodoviário; por fim, no início do século XX, a aviação abria o espaço ao transporte. Depois de ter beneficiado, durante cerca de um século, do monopólio quase absoluto dos transportes continentais, o Caminho-de-Ferro viu desenvolver-se, deste modo, uma competição cada vez mais viva.

Em numerosos países, entre os quais a França, a exploração tornou-se deficitária e os governos tiveram de intervir e de lançar as bases de uma coordenação dos transportes.

Após a segunda guerra mundial — no decurso da qual, o «carril» desempenhou um papel insubstituível tanto para os civis como para os militares — o Caminho-de-Ferro pôde fazer face a um desenvolvimento muito sensível do seu tráfego ao preço de uma simples modernização da sua antiga infra-estrutura, e quanto investimentos de capacidade consideráveis eram efectuados em todos os outros sectores: canais, auto-estradas, aeroportos, oleodutos. Daí, resultou uma degradação constante da parte do Caminho-de-Ferro no conjunto dos transportes, mesmo que o seu tráfego tenha continuado a aumentar, e a situação financeira das redes mais se agravasse, ainda que a sua capacidade de transporte esteja muito longe de ser utilizada em pleno.

A questão do futuro do Caminho-de-Ferro pôs-se então. Com efeito, se a função transporte se tornou cada vez mais indispensável para o desenvolvimento das trocas humanas e o aumento do nível de vida à escala do nosso planeta, o Caminho-de-Ferro não é senão um meio entre outros, existentes ou a inventar, de assegurar essa função. Deve ele, portanto, desaparecer ou, simplesmente, transformar-se para continuar a desempenhar um papel economicamente útil nesse conjunto? É a essa questão que nos propomos trazer elementos de resposta.

Depois de termos recordado as características fundamentais do Caminho-de-Ferro, descreveremos os grandes traços da sua evolução recente, antes de estudarmos o seu futuro provável em França no decurso dos próximos decénios.

AS CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTAIS

Limitar-nos-emos a citar as mais importantes.

— Como todos os meios de transporte terrestres, o Caminho-de-Ferro é tributário da geografia física. Sem sofrer as mesmas contracções de relevo que a via aquática, a via férrea não se acomoda economicamente a declives superiores a 1%, que não põem qualquer problema para a estrada. Na verdade, teve de aceitar-se até 3% nos grandes eixos alpinos, mas o custo de tração aumenta então sensivelmente.

— Uma via férrea ocupa, no solo, uma superfície muito reduzida em relação ao seu débito. Numa via de 1,44 m de largura entre carris, que exige cerca de 5 m de terreno, pode fazer-se circular, com alguns minutos de intervalo, comboios que transportam, cada um, mais de 1000 passageiros, ou seja, um débito horário que ultrapassa 30 000 passageiros por via ou 6000 por metro de largura. Neste ponto de vista, a capacidade do Caminho-de-Ferro é muito superior à de todos os seus concorrentes e é, de facto, um transportador em massa. Esta vantagem é bastante mais interessante nas zonas urbanizadas, onde o

preço do terreno é um factor importante no custo das infra-estruturas.

— O Caminho-de-Ferro é muito pouco sensível às intempéries e de muitíssima segurança.

— O próprio princípio do Caminho-de-Ferro: direcção por carril-roda, assegurada por um vergalhão, apresenta a dupla vantagem de uma grande simplicidade e de uma aplicação fácil da cibernética. A trajectória de um móvel sobre carris é, com efeito, definida unicamente pela geografia linear das vias, perfeitamente fixada, e todas as modificações de situação da qual são binários: dispositivos de mudança de via à direita e à esquerda, secção livre ou ocupada, etc... A programação e o comando automático da circulação são, portanto, muito mais simples do que na estrada, que utiliza um plano, ou na aviação, que trabalha no espaço.

— O Caminho-de-Ferro funciona normalmente com comboios e não com veículos isolados. Independentemente do seu interesse económico (redução das despesas com pessoal de acompanhamento e energia), o comboio permite modelar a oferta em função da procura. Permite também aumentar a capacidade das infra-estruturas jogando com o comprimento dos comboios. Circulam, assim, em certas redes, comboios de carga de mais de 10 000 toneladas.

— Desde a sua origem, o Caminho-de-Ferro demons-

trou a sua grande capacidade de adaptação às novidades tecnológicas. Isto é particularmente notável no domínio da tração: nascida com a máquina a vapor, a locomotiva adoptou sucessivamente o motor eléctrico, o motor diesel e, muito recentemente, a turbina a gás. E, do mesmo modo, no que se refere à siderurgia (carris), à metalurgia (material circulante), à electrónica (dispositivos de comando, informática, sinalização), etc...

— Sendo o Caminho-de-Ferro uma empresa de serviços, os métodos de exploração são tão importantes como a técnica. Nesse domínio, podem distinguir-se dois grandes tipos de problemas:

— problemas de distribuição, dos quais o mais conhecido, se não o mais simples, é o do encaminhamento do vagão isolado desde uma estação qualquer até uma outra a partir de um pedido altamente aleatório, utilizando comboios sucessivos, que passam pelas estações de triagem;

— problemas de capacidade, ligados à utilização, em geral, banalizada da rede de linhas em transportes de características e de prioridades diferentes, essencialmente passageiros e mercadorias.

Esses problemas, a que os ferroviários eles chamam o «movimento», estão no fulcro

da exploração ferroviária. Eles fazem intervir uma unidade de tempo real operacional cujo valor tende para o segundo, ainda que recentemente e fosse da ordem do minuto.

— Apesar dos desenvolvimentos tecnológicos, apesar da contribuição recente, e longe de estar no seu termo, da cibernética, o Caminho-de-Ferro mantém-se uma empresa de mão-de-obra. Independentemente das relações com a clientela, numerosas funções necessitam de pessoal importante: a conservação, as manutenções, etc... O pessoal representa a rubrica mais pesada dos orçamentos ferroviários.

— Finalmente o Caminho-de-Ferro faz parte das empresas de rendimento crescente, quer dizer, cujo quociente das unidades produzidas, pelos factores de produção utilizados, cresce com o volume da produção. Resulta daí que, desde que o tráfego aumente, o custo médio do Caminho-de-Ferro diminui. Isto é verdadeiro, não só para a parte do custo correspondente aos encargos de infra-estrutura, o que é evidente, mas igualmente para a parte do custo correspondente ao serviço de transporte propriamente dito, como o têm confirmado — e avaliado — estudos muito detalhados realizados recentemente pelas principais redes da Europa ocidental.

OS GRANDES TRAÇOS DA EVOLUÇÃO RECENTE

Convém distinguir *passageiros e mercadorias*, cujos mercados são praticamente independentes. Na evolução do tráfego de passageiros, o facto fundamental, surgido por alturas de 1925, foi o desenvolvimento da motorização individual que conduziu a uma desafeição — acelerada depois de 1950 — da clientela, em face das ligações a curta distância que o carro particular assegura nas melhores condições: porta-a-porta, rapidez, conforto. Essa evolução é evidentemente irreversível, à excepção do caso dos transportes suburbanos, onde as vantagens do

Caminho-de-Ferro o fazem, pelo contrário, desempenhar um papel cada vez mais importante no desenvolvimento das grandes aglomerações. Essa noção de subúrbio aplica-se, por outro lado, a regiões como o Ruhr, ou mesmo a países inteiros, como no caso da Alemanha ou da Holanda.

O domínio das ligações interurbanas a média distância permanece muito competitivo. Nas regiões de forte densidade populacional — a Europa, o Japão, certos «corredores» norte-americanos — as aglomerações da ordem do milhão de habitantes nunca estão distantes mais de algumas centenas de quilómetros; elas são ligadas por vias férreas bem equipadas e, sobretudo, dispõem de estações situadas no seu centro. Assim, a concorrência do automóvel individual e, em certos casos, do autocarro, tende a diminuir com o congestionamento das infra-estruturas rodoviárias. O mesmo acontece com a via aérea, por motivo do afastamento progressivo dos aeroportos do centro das cidades. A velocidade máxima conta menos que a duração total do trajecto, sem transbordo, e a regularidade. Quanto o trajecto por Caminho-de-Ferro não ultrapassa cerca de três horas e se o serviço é suficientemente qualificado, a experiência mostra que o comboio desenvolve o seu tráfego. Citemos, por exemplo, na Europa, as ligações Paris-Lille, Paris-Bruxelas, Londres-Liverpool, Londres-Manchester, Roma-Nápoles, etc... e nos E. U. A., a entrada ao serviço muito recentemente, mas imediatamente convincente, dos «Metroliners» Nova Iorque-Filadélfia - Baltimore-Washington, cuja ideia se deve à administração de Kennedy. A demonstração mais espectacular foi oferecida, há alguns anos, pelo Japão, que não hesitou em construir uma linha inteiramente nova — O Tokaido — especializada no transporte de passageiros a altíssima velocidade no «corredor» de 500 km que liga Tóquio a Nagoya, Kioto e Osaka; mais de cem comboios por dia circulam por ali a 200 km à hora e transportam

(Continua na página seguinte)

Há quem só considere uma linha aérea.



Cinquenta países, oitenta cidades, seis continentes.



BOAC

cuida de si

(Continuação da pág. anterior)

quotidianamente mais de 200 000 passageiros. É verdade que a população servida por esta ligação se aproxima da da França inteira.

A aviação suplanta o Caminho-de-Ferro nas ligações terrestres a grande distância, tal como suplanta a navegação nas relações intercontinentais. O exemplo mais chocante é o dos E. U. A., onde, fora de alguns «corredores», as distâncias são enormes e a densidade das populações muito fraca. O tráfego de passageiros teria aí desapare-

cido completamente se as colectividades e o Governo não impusessem às companhias a manutenção de um mínimo de serviço nas principais ligações. Em contrapartida, a U. R. S. S., com um contexto geográfico muito semelhante, mantém e até mesmo desenvolve ligações como o Transiberiano. Na Europa, em que a relatividade dos custos do transporte aéreo e do transporte terrestre é muito diferente da dos E. U. A., a clientela, de 2.ª classe é, no seu conjunto, tributária do comboio nas grandes distâncias. Além disso, os comboios de

longo curso asseguram um insubstituível serviço de «cabotagem». Isso explica o sucesso do «Mistral» Paris-Lião-Marselha-Nice ou do «Rheingold» Amsterdão-Frankfurt-Basileia-Genebra, e, em geral, dos «Trans-Europ Express». Assim aparece nitidamente uma especialização do Caminho-de-Ferro.

■ TRÁFEGO DE MERCADORIAS

A evolução do tráfego de mercadorias obedece a considerações análogas.

Os oleodutos são o tipo do meio de transporte especializado. O seu desenvolvimento é rápido e irreversível para os produtos petrolíferos brutos, mais lento e localizado, mas certo, para os produtos refinados. Países novos, como o Oeste canadiano, estudam mesmo a utilização dos oleodutos para o transporte simultâneo de produtos líquidos e de sólidos em suspensão, no estado de bruto, ou no interior de «cápsulas».

O Caminho-de-Ferro continua, no entanto, a ser o meio de transporte essencial dos produtos maciços nas longas distâncias, principalmente na U. R. S. S., na América e na África. Na Europa, a situação não é tão boa, porque as distâncias médias são muito mais fracas. Além disso, o recurso, cada vez mais generalizado, a fontes longínquas de abastecimento de matérias-primas, o concomitante abandono da extração do carvão e mesmo do mineral, materializados pela criação de unidades siderúrgicas «à beira-mar», transformam radicalmente as correntes tradicionais de tráfego pesado do Caminho-de-Ferro — e, por outro lado, as da via aquática. Mas outros tráfegos se desenvolvem: os materiais de construção, os produtos químicos, os produtos acabados em geral e, particularmente, o automóvel. Os transportes da indústria automóvel, matérias-primas e viaturas novas, representam um mercado em rápida expansão, uma parte preponderante do qual é assegurado pelo Caminho-de-Ferro.

A situação é mais difícil para os transportes de fraca tonelagem, vagões isolados ou encomendas — o «detalhe», na gíria dos ferroviários. A clientela é menos sensível, em geral, ao preço do transporte do que a certos elementos de qualidade do serviço: realização do porta-a-porta e regularidade do encaminhamento em primeiro lugar. O Caminho de Ferro não está sem triunfos neste domínio: os ramais particulares asseguram o porta-a-porta aos vagões e o seu número não cessa de aumentar; sobretudo, o desenvolvimento das técnicas de transporte misto traz, em numerosos casos, soluções competitivas, principalmente sob a forma de rebóques carril-estrada e de contentores. Desde há alguns anos, os E. U. A. desenvolvem os «transcontentores», em primeiro lugar, para re-

solverem problemas de transportes marítimos; mas a sua utilização estendeu-se rapidamente aos prolongamentos terrestres destes transportes e aos transportes puramente terrestres. A Inglaterra, principalmente, estabeleceu uma rede de «freightliners», comboios-blocos de vagões rasos, que transportam, a grande velocidade, os transcontentores sem manobras intermédias. As redes europeias acabam de criar a Sociedade «Intercontainer», especializada nessa actividade. Aparecem novas correntes de tráfego, tais como a ligação Europa-Japão, via U. R. S. S., mais rápida do que a via marítima. No entanto, a estrada assegura agora o essencial desses transportes sob a forma de transporte particular. A aviação, finalmente, ataca este mercado, mesmo o de média distância, principalmente, para produtos de grande valor.

As consequências dessa evolução fazem-se naturalmente sentir na própria estrutura das redes ferroviárias. Por um lado, as linhas secundárias são, progressivamente, fechadas ao tráfego de passageiros e mesmo ao de mercadorias desde que não sirvam ramais com tráfego suficiente. Por outro lado, continuam a construir-se linhas férreas, mas que são essencialmente linhas especializadas: linhas suburbanas nas grandes aglomerações de todo o Mundo, ligações interurbanas para alta velocidade, nalguns casos (prolongamento do Tokaido no Japão, alguns projectos na Europa), linhas mineiras, cuja extensão pode atingir várias centenas de quilómetros nos países «novos»: Canadá, América Latina, África, Austrália.

A construção de vias férreas de interesse geral, abertas a todos os tráfegos, prossegue, todavia, activamente em determinados países insuficientemente servidos, na primeira fila dos quais se encontram a U. R. S. S. e a China e também a Espanha e a Jugoslávia. Conhecem-se, enfim, os projectos europeus, de realização próxima, de vias férreas de importância internacional, destinadas a suprimir obstáculos naturais: túnel da Mancha, túnel na base do Saint Gothard...

No domínio da administração das redes, verifica-se que, actualmente, todos os caminhos-de-ferro de interesse geral são geridos por empresas nacionais, com importantes

diferenças na natureza e na rigidez da tutela governamental. Já não se encontra gestão privada — no quadro de grupos financeiros, em actividades cada vez mais diversificadas — senão nos E. U. A. e, parcialmente, no Canadá; mas aí é exercida uma fiscalização governamental sobre as companhias privadas, principalmente em matéria de segurança e de tarifação.

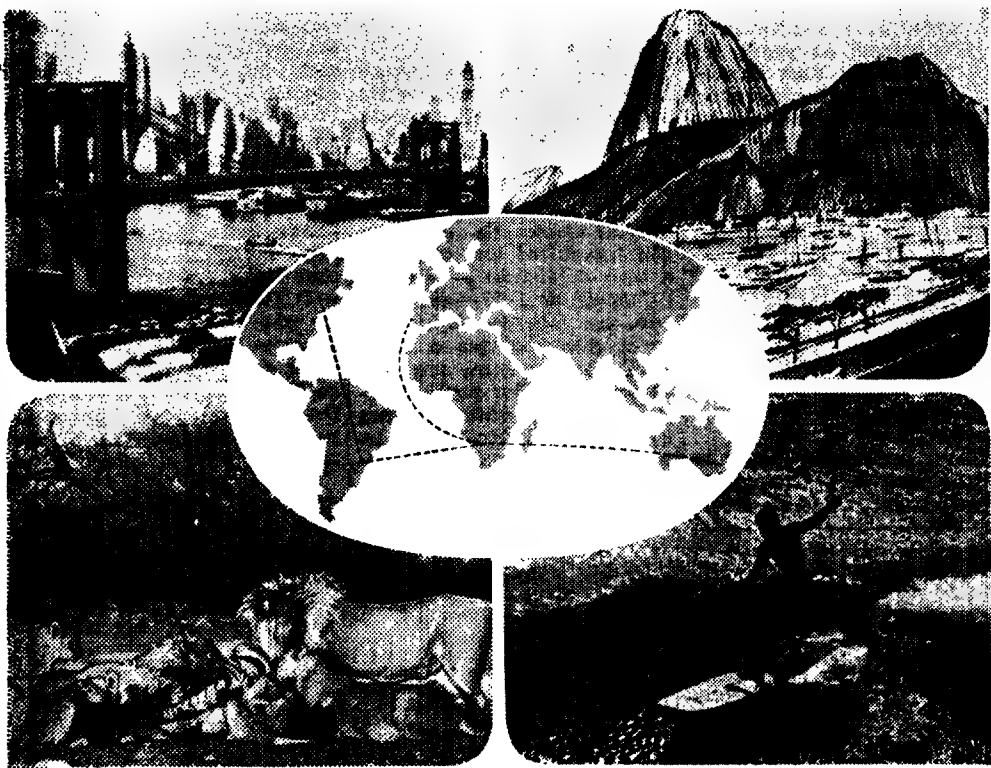
Na Europa, não existe mais do que uma administração de caminhos-de-ferro por país, à excepção da Suíça. A tutela governamental é aí, na maior parte das vezes, pesada, tendo em conta a situação financeira e a ausência — pelo menos na Europa ocidental — de uma política definida em matéria de transportes. Todavia, as dificuldades dos caminhos-de-ferro levaram os governos a debruçar-se seriamente sobre a questão e nestes últimos anos alguns planos nasceram — na Inglaterra (Plano Castle), na Alemanha (Plano Leber), na França (Livre Branco) — com o fim de sanear a situação. O estabelecimento de uma política comum em matéria de transportes constitui, por outro lado, um dos objectivos do Tratado de Roma; mas os resultados conseguidos, nesse domínio, são ainda muito modestos.

■ O FUTURO

Parece possível concluir esta vista de olhos observando que, qualquer que seja a diversidade das situações geográficas e económicas, o Caminho-de-Ferro está longe de representar um meio de transporte desvalorizado. A um longo período de incerteza, nascido do desenvolvimento de novos meios e da dificuldade de construir uma cooperação satisfatória de todos os meios, sucede agora, sob a influência do agravamento da situação das redes e do custo crescente do conjunto das infra-estruturas de transporte, um período de reflexão económica. Um melhor conhecimento dos domínios de cada meio de transporte, da qualidade do serviço exigido pela clientela e, enfim, dos custos reais para a colectividade, deve permitir estabelecer uma sã cooperação dos transportes. O monopólio do Caminho-de-Ferro pertence definitivamente ao passado — mas um novo futuro se abre diante dele, pelo e radioso.

(in Boletim da C. P.)

Qual a linha aérea que o leva às Américas e também à Austrália via África do Sul?



Em todo o mundo apenas uma!

A S.A.A. é a única linha aérea a ligar entre si os três continentes do hemisfério sul. Oferecemos-lhe um mínimo de paragens e um máximo de rapidez nas deslocações entre Portugal e a Austrália ou a América Latina (Brasil), via África do Sul, rapidez que representa muito na vida de um homem de negócios. A S.A.A. proporciona-lhe óptimas ligações entre o Rio de Janeiro e as principais cidades da América Latina. E, caso a sua permanência no Rio não exceda 30 dias, a S.A.A. poderá ainda levá-lo a Nova Iorque. Para a Austrália ou para as Américas voe nos Boeing 707 Stratojet da S.A.A. e trave conhecimento com o país de magníficos contrastes que é a África do Sul.

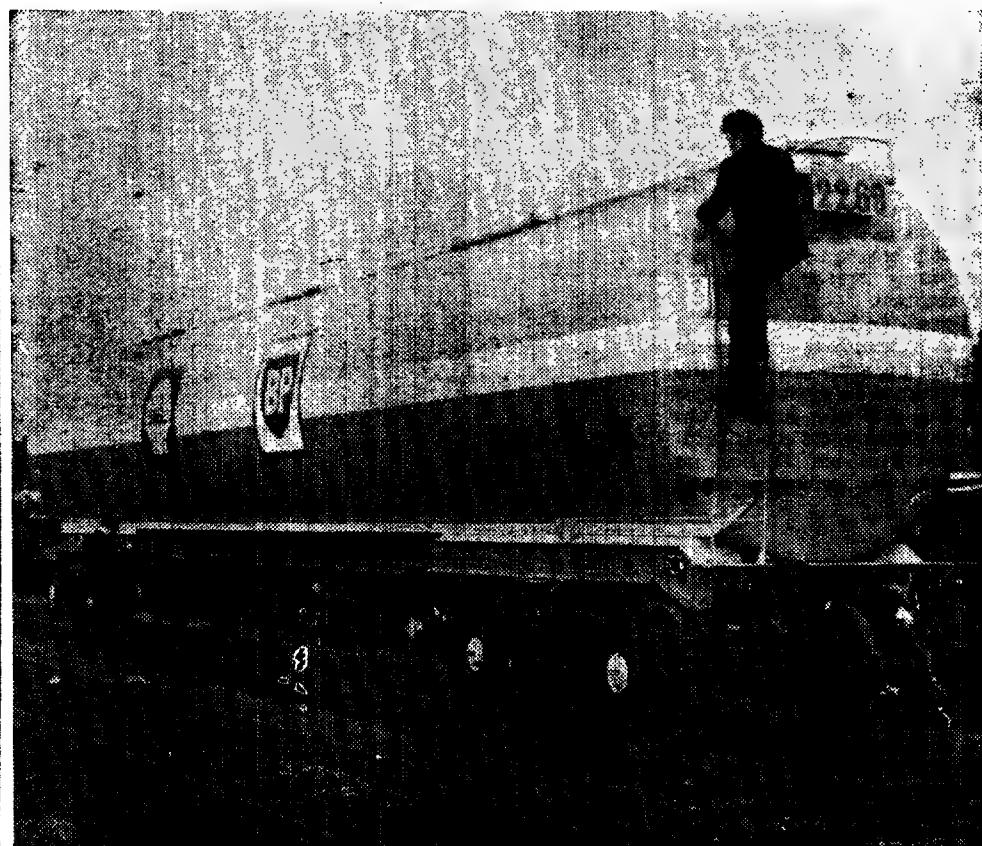


Consulte o seu Agente de Viagens IATA ou a



SOUTH AFRICAN AIRWAYS

Rua Joaquim António de Aguiar, 3
Telefone 53 61 02 — Lisboa 1



O caminho-de-ferro tem-se vindo a adaptar, continuamente, às necessidades do tráfego moderno

MEIO SÉCULO DE AVIAÇÃO COMERCIAL

Por ALVES SARAIVA

FACE à conquista da Lua, nos nossos dias, quão distante se nos afigura o voo dos irmãos Wright. Recorde-se, todavia, que tais «tentativas» de voo, se realizaram no limiar do nosso século, no evento da considerada segunda revolução industrial. A evolução foi lenta. Só após a segunda guerra mundial os transportes aéreos se firmariam como um transporte válido. Hoje, decorridas cerca de três dezenas de anos, fala-se em supersónicos e hipersónicos... As barreiras da velocidade e coeficientes de ocupação dos modernos aviões obrigam-nos a meditar um pouco. Dos tempos do «pau e corda» (que alguns já recordam com uma boa dose de saudade) tenta-se hoje a mais exacta aplicação das ligas de titânio...

Evidentemente que não se pode, nem deve considerar a indústria aeronáutica uma indústria à parte. Vivendo dos seus próprios meios e ditando hoje as «leis» da sua evolução às indústrias subsidiárias, deve a sua rápida ascensão inicial à melhoria dessas mesmas indústrias que hoje são consideradas subsidiárias. Na realidade, a indústria aeronáutica, pelas normas de segurança em que se apoia e pelas múltiplas participações na vida industrial em que participa, ocupa o pedestal da técnica dos nossos dias. Os voos interplanetários (de que se tentam firmar os primeiros passos) não são mais do que o aproveitamento requintado da sua experiência... Recordemos, todavia, as diversas fases que, de então até à data actual, a indústria aeronáutica viveu.

A influência do motor de explosão

Até atingir o máximo do rendimento dos motores de explosão a comercialização do avião veio sendo, mais ou menos subsidiada pelos diversos governos. As empresas de transportes aéreos, muito embora oferecendo serviços inestimáveis apresentavam prejuízos consideráveis. Na base das despesas avultadas encontrava-se a manutenção onerosa. Os problemas criados pelos motores, com inúmeras peças animadas de movimentos relativos, alternativos ou não, ditavam, praticamente, essas despesas. Os fabricantes dos motores empenhavam então cifras fabulosas para a atenuação de defeitos. Todavia, à medida que as melhorias eram introduzidas os construtores dos aviões solicitavam maiores potências.

O ciclo repetia-se até que se atingiu o motor de explosão que equipava os ainda relativamente recentes «Super-Constellations». Os motores «Turbo-compound» representaram então o expoente máximo em motores alternativos, mau grado os problemas de que eram portadores. Ainda hoje se afirma que, a haver-se dado o tempo necessário, às companhias aéreas, para uma amortização, a introdução desses aviões, em linhas aéreas comerciais teria sido rentável, pela primeira vez, na história da aviação comercial. Contudo, o início da sua utilização processou-se poucos anos antes do anacoreto dos aviões equipados de reactores pelo que a amortização, a efectuar-se, teria que o ser num lapso de tempo excessivamente curto. Na realidade, com a introdução do avião a reacção, todas, ou quase todas as companhias a usaram prejuízos consideráveis.

A idade subsónica

Com o aperfeiçoamento do motor a jacto, utilizado inicialmente na aviação militar e sofrendo sucessivas melhorias, a aviação comercial começou por conhecer a sua época mais áurea. A rentabilidade das companhias aéreas comerciais ou comercializadas sofreu sensível acréscimo. Houve que estudar novas estruturas e novas configurações dos aviões, de molde a moldá-los, ao sensível aumento de velocidade e às novas altitudes de voo, para melhor rendimento dos reactores.

Novamente se entrava no ciclo vicioso fabricante do avião-fabricante do reactor. A procura atingiu a oferta e os fabricantes do avião, no intuito de, modelo após modelo, oferecer

maior número de lugares, passaram a «exigir» maior potência disponível. Em poucos anos, aumentava-se consideravelmente o impulso dos reactores e diminuía-se-lhes, consideravelmente o consumo específico. A aviação comercial, era assim conduzida para dois caminhos distintos: o

transporte de elevado número de passageiros ou o transporte a velocidades elevadas.

Os construtores ingleses perdiam, pelo avanço tecnológico que então demonstravam, o primeiro lugar da aviação, em favor dos Estados Unidos da América do Norte. Na base de tão

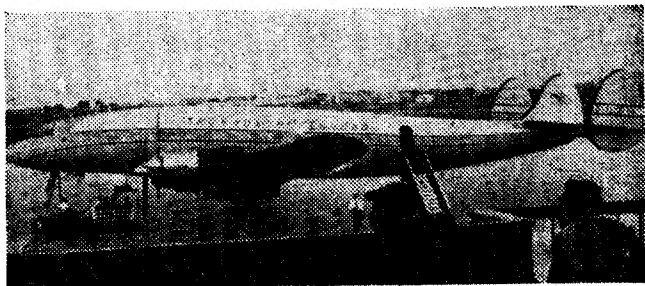
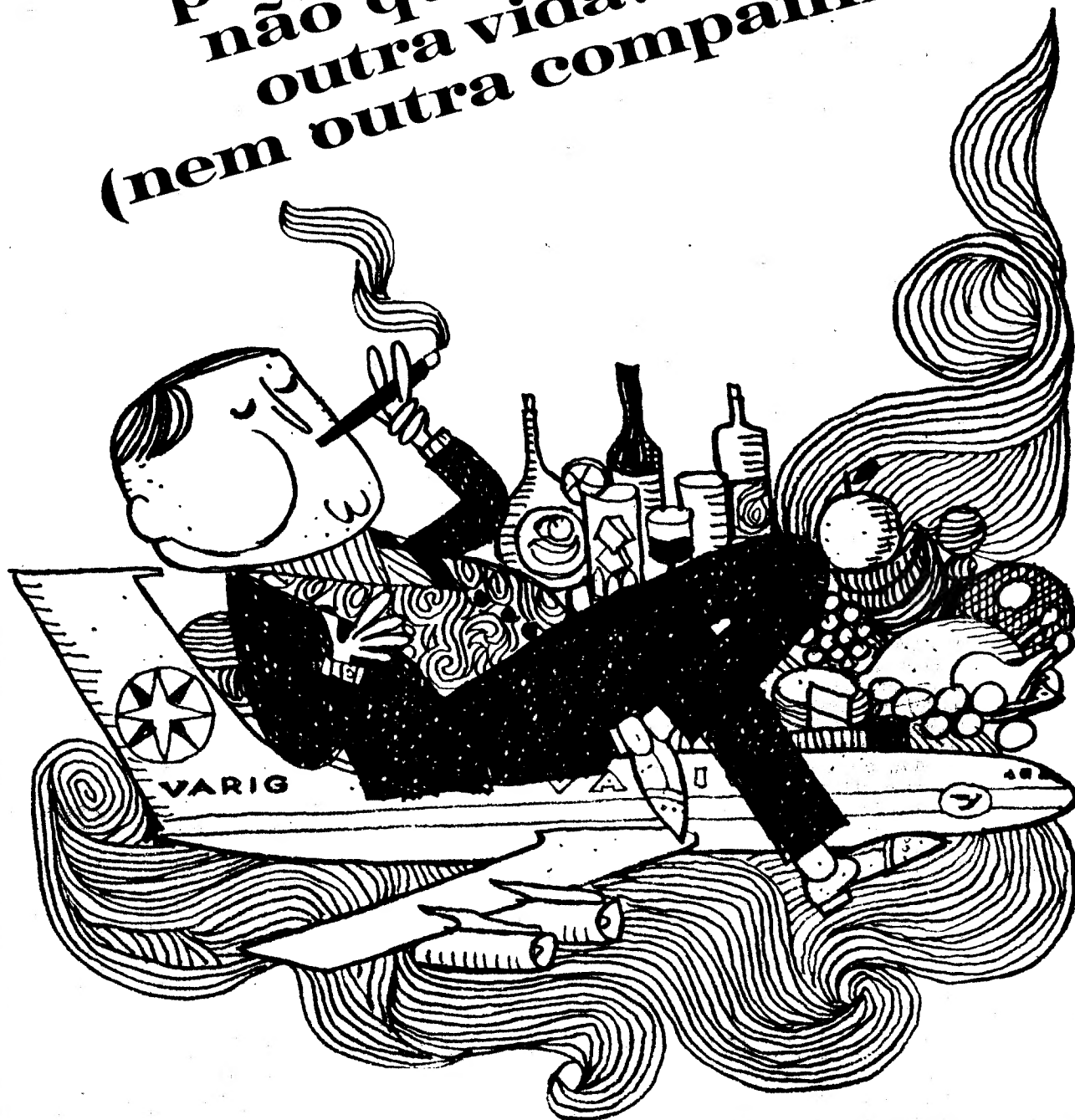
«grossa» perda económica encontra-se o desastre do «Comet». Soldado por pontos, de molde a diminuir-lhe o aumento de peso produzido pela cravação, o que, na altura, garantia um avanço significativo (hoje é já utilizada a técnica de colagem de chapas de alumínio), viria a ser vítima

desse mesmo avanço...

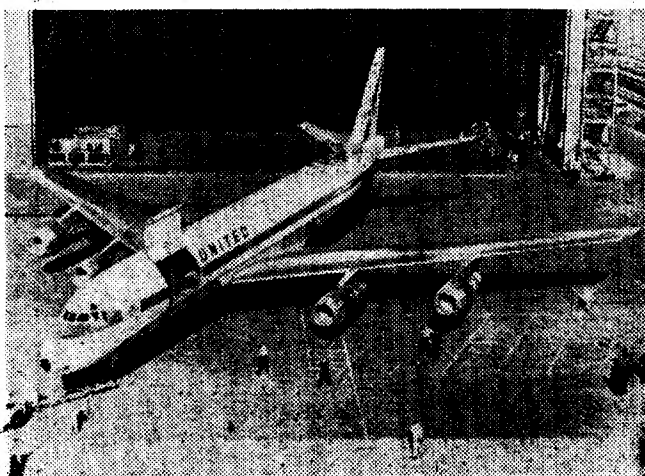
Os norte-americanos, com especial destaque para Douglas, Lockheed e Boeing, passaram a desfrutar dos mercados mundiais. Assim, os restantes fabricantes foram relegados para lugares secundários, limitan-

(Continua na página seguinte)

**11 vezes por
semana os
Boeings da
VARIG
chegam ou partem
de Lisboa
trazendo e levando
passageiros que
não querem
outra vida...
(nem outra companhia)**



O Constellation representou o expoente máximo em aviões equipados de motores de explosão



O Douglas DC-8, de que se apresenta a versão de cargueiro, é um dos mais significativos aviões subsónicos

(Continuação da pág. anterior)

do-se hoje, quase que exclusivamente, a procurar mercados não explorados pelos «maiores» da indústria aeronáutica.

Os «jumbo jets»

O número de operadores, utilizando aviões de fabrico americano, subiu rapidamente. As verbas realizadas subiram também de modo significativo. Tal facto permitiu o financiamento da investigação tecnológica que, a par de uma organização científica do trabalho exemplar, assegurou o desenvolvimento de uma produção altamente especializada e de procedimentos operacionais simples. A segurança de voo, fortemente apoiada por um «contrôle» de qualidade eficiente, não foi esquecida.

O número de passageiros havia aumentado assustadoramente e as companhias construtoras procuraram satisfazer esse mesmo aumento. Apareciam assim os «Jumbo Jets». A Boeing, através do 747, venceu mais esta maratona. A data, mais dois protótipos se preparam para entrar nas linhas aéreas comerciais. Mais uma vez os outros dois construtores, «parceiros» da Boeing, se encontram na brecha: a Lockheed com o L-1011 e a Douglas com o DC-10. Enfim, a época subsônica conhece transporte possível, num só voo de longo curso, de cerca de meio milhão de passageiros.

Como a competição comercial se faz sentir, cada operador tenta cativar o maior número possível de passageiros. Assim, e de molde a atenuar os «longos» períodos de voo, o viajante pode optar pela audição musical ou pelo filme em projecção. A comodidade não é esquecida. Nos aviões de elevada capacidade, tal como no Boeing 747, um bar faz esquecer, aos

to pelos grandes monopólios da indústria aeronáutica.

Entretanto os russos, trabalhando sem divulgação, enveredavam pelo mesmo caminho e apresentavam em voo, antes dos fabricantes franceses e ingleses, um avião supersónico denominado de Tupolev TU-144.

Tal insucesso, se assim se pode considerar, foi devido às dificuldades a vencer na concepção do Concorde. Muito embora a experiência sobre supersónicos militares já fosse considerável, houve muitos pormenores técnicos, aliados à obtenção de rentabilidade do avião, que conduziram a um atraso total deveras significativo. Hoje, em voos de ensaio, a barreira de Mach 2 já foi ultrapassada e, tudo leva a crer que, antes de 1973, o Concorde comece a sua operação comercial.

Os norte-americanos, empenhados em novos projectos de aviões subsónicos, perdiam terreno no domínio supersónico. Foi então que surgiu um projecto arrojado. Partiu da Boeing e, ainda na fase de estudo, ganhou um número fabuloso de adeptos. Tratava-se do Boeing 2707 de geometria variável. Tal concepção, aliava a vantagem de operar em velocidades supersónicas quando em cruzeiro como avião convencional quando à descolagem e à aterragem. Posteriores dificuldades técnicas obrigaram ao seu abandono vindo o projecto a recair na asa em delta já adoptada na construção do Concorde. O estudo, já de si com sensível atraso em relação ao supersónico europeu, vive hoje o espectro do abandono devido às restrições económicas impostas pelo Governo norte-americano.

Ao Concorde são pois dados mais alguns anos de avanço que se virão certamente a traduzir num número maior de unidades a colocar em serviço.

De qualquer forma o Con-



O primeiro Jumbo em serviço, com possibilidade de transporte, para meio milhão de passageiros, dispensa comentários

Que é que nós temos que os outros não têm?



Mais Boeings 747 do que qualquer outra linha aérea

Temos mais 747s a voar de mais cidades da Europa para mais cidades dos EUA. E para as Caraíbas e o Oriente.

Agora, por exemplo, em qualquer dia a escolha, já se pode voar de Londres, Paris, Frankfurt, Roma, Bruxelas ou Amsterdão num 747 da PAN AM, sem escala, para Nova York.

Portanto, quando quiser, pode voar no 747 com os seus dois espaçosos corredores, os largos ecrãs de cinema* e todo aquele espaço para estender os pés, além de mais espaço por cima da cabeça. (Para não falar das salas

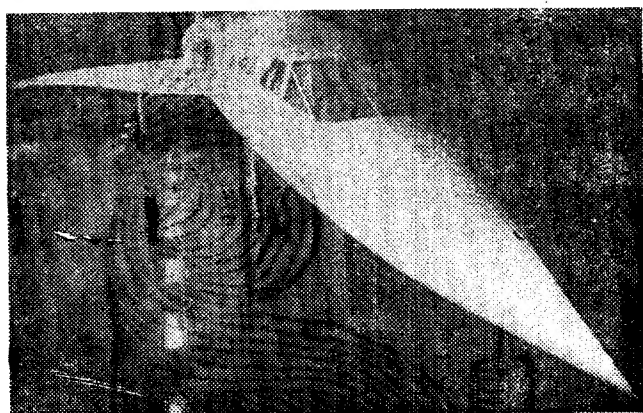
separadas para fumadores). E todas aquelas hospedeiras vestidas de azul e ouro! Há, também, um director de voo para fazer da sua viagem aquilo que realmente esperava dela.

Vá para onde for a única coisa que tem a fazer é contactar o seu Agente de Viagens ou a PAN AM. E diga simplesmente que quer apanhar o jacto mais grandioso.



A linha aérea de maior experiência no mundo

*Tem uma sobrecarga de US \$2.50 pelo uso dos auscultadores.



A maquete do «Concorde» ilustra bem as características necessárias ao voo supersónico...

menos expertes, a altitude de voo.

O supersónicos

Ao mesmo tempo que os fabricantes norte-americanos produziram elevadas séries de aviões subsónicos, as empresas europeias estudaram a maneira mais rentável de competir. Em face das verbas astronómicas necessárias para produções elevadas, só um caminho havia a seguir: a união de fabricantes de diferentes países. A França e a Inglaterra deram o exemplo. Todavia, a união não era suficiente. Havia que criar qualquer coisa de novo. Após estudos prolongados e prospecções cuidadas, o grupo anglo-francês virava-se para o transporte comercial a velocidades superiores à do som. Nascia pois o Concorde tentando-se assim enveredar por um caminho deixado em aban-

corde é já hoje o símbolo da nova era dos transportes comerciais: a era supersónica.

Os hipersónicos: um futuro longínquo

O homem é um ser insaciável. Após o aumento do número de passageiros e do acréscimo da velocidade de voo, os engenheiros construtores viram-se já para estudos futuros tendentes a atingir velocidades hipersónicas, isto é, a Mach 5 ou acima deste valor. Evidentemente que tudo se resume a estudos laboratoriais. Até então muitas barreiras há a vencer. Contudo, mais cedo ou mais tarde, essas velocidades serão obtidas e recordar-se-á com nostalgia a era supersónica. Até onde se conseguirá ir no domínio da aviação comercial é a pergunta que, à data actual, fica sem resposta.

«FIM DO ANO» EM MADRID

A C. P. vai organizar, em colaboração com a Agência de Viagens Empresa Geral de Transportes, uma excursão a Madrid, com partida de Lisboa (Santa Apolónia) no dia 30 de Dezembro no comboio «Lusitânia-Expresso» e regresso de Madrid no dia 3 de Janeiro do próximo ano no comboio «TER».

Preço (tudo incluído) 1500\$00

Para melhor elucidação peça folhetos descritivos:

— Nas Agências de Viagens autorizadas;
— Na Empresa Geral de Transportes, Rua do Arsenal, 124;
— Nas estações de Lisboa (Rossio) e Lisboa (Santa Apolónia);
— Nos Despachos Centrais do Caminho de Ferro. Onde se encontram à venda os respectivos bilhetes.

«Fim do Ano» em Torremolinos e Paris

A C. P. vai organizar, em colaboração com a Agência de Viagens Empresa Geral de Transportes, as seguintes excursões de «Fim do Ano», utilizando, entre Lisboa e Madrid, os comboios Lusitânia-Expresso à ida, e o «TER», à volta, sendo os outros percursos efectuados em autocarro:
(Via Madrid)
Dias de Duração
Torremolinos 6 2.800\$00

Paris 9 3.500\$00

Para melhor elucidação peça programas descritivos:
— Nas estações de Lisboa (Rossio) e Lisboa (Santa Apolónia);
— Na Empresa Geral de Transportes, Rua do Arsenal, 124;
— Nas Agências de Viagens autorizadas;
— Nos Despachos Centrais do Caminho de Ferro. Onde se encontram à venda os respectivos bilhetes.

O «POKER» DOS PETRÓLEOS

JEAN MISTRAL escrevia, há tempos, na excelente revista «L'Auto-Journal», que a França «estava à mercê das cartadas do «poker» dos chefes dos países árabes. «Esta verdade não se aplica apenas à França, mas a toda a Europa (e a muitas outras zonas do Globo) e, naturalmente, não foi só apercebida pelo famoso jornalista francês.

Sabido é que muito do petróleo que se consome no «velho continente» provém da faixa norte de África-Próximo-Médio Oriente. Nestas zonas se lançam em exploração as grandes companhias petrolíferas mundiais, extraindo dos seus subsolos o precioso líquido. Milhões e milhões de dólares, libras, francos e outras moedas foram investidas, permitindo lucros fabulosos para aqueles países (ainda que os seus povos, muitas vezes, deles pouco beneficiassem...) e rendendo ainda muito mais para os verdadeiros «senhores do petróleo».

Até há uns poucos anos «tudo foi bem»: americanos ingleses, franceses, russos e alguns outros, foram chamando a si aqueles direitos de exploração, pela simples «compra» de chefes de Estado, partidos e regimes, cujas ambições e ideais não iam muito além da conquista da riqueza pessoal ou sede de poder.

Com o rolar dos tempos, contudo, esses mesmos dirigentes ou começaram a «consciencializar» a aplicação da riqueza que os seus subsolos possuíam ou entraram num jogo de chantagens na procura ainda de mais lucros pessoais. De qualquer forma, a «vida» de quem tinha interesses nesses países «complicou-se» e fez com que se começasse a pensar em novos locais de extração. Essa decisão foi, no fundo, uma antecipação da solução de um problema, já que o dia em que o petróleo árabe acabe por se extinguir há-de, irremediavelmente, chegar.

Houve, assim, que procurar novas zonas por todo o Mundo, desde os países africanos — onde o sistema de «caça ao petróleo» não difere muito, no fundo, do «clássico» — aos oceanos e às zonas mais inóspitas.

O «jogo» passou assim a ficar mais forte...

OS NOVOS «TEXAS»

A América do Norte — o continente que assistiu ao maior de todos os «booms» do petróleo — parece ser agora, como outrora o Texas, um manancial gigantesco onde brotará o fluido que irá fazer mover a Terra durante mais de um século, um planeta que, na vida dos seus habitantes consumiu, este ano, mais de 2.2 biliões de toneladas de petróleo e que, daqui por um decénio, necessitará do dobro.

Pois, na América do Norte estão referenciados três dos mais importantes mantos do Globo: o Norte da Alasca, Atabasca (Canadá) e os xistos betuminosos do Colorado.

No Alasca, técnicos americanos, ingleses e franceses não param de fazer perfurações. (muitas vezes infrutíferas) apesar das temperaturas baixíssimas a que estão expostos (até 50 graus negativos) e «indiferentes» ao «blizzard» que chega a soprar a 160 km/h. Nesta nova «operação Grande Norte» que será a mais cara de quantas até hoje foram empreendidas no domínio da exploração petrolífera — gastou-se já um quarto de milhão de contos, espe-

rando vir-se a obter cerca de 16 biliões de toneladas de petróleo bruto, o que equivale a mais de vinte por cento das reservas mundiais conhecidas.

Atabasca, porém, oferece mais ainda: as suas areias betuminosas guardam em si nada menos que 40 biliões de toneladas, o que significa

petróleo cada vez mais gigantescos. Mas os barcos não vão até às zonas de exploração que referimos... São precisos ainda «pipe-lines» que os levem aos portos de embarque. Ora estes oleodutos, construídos da forma comum, não permitem o escoamento com uma cadência suficiente-

mento entre 1300 a 1500 km e poderia escoar 100 milhões de toneladas por ano. Todavia, prevê-se que, em 1980, a exploração dos poços do Alasca forneça 400 milhões de toneladas...

Levar «petróleo» quebragelos (como se fez com o «Manhattan», no ano passado) exigirá a construção de uma frota especial, muito onerosa, como é fácil de prever.

A GRANDE «PARADA»

De momento, a situação no pano verde do Mundo é esta.

Naturalmente que os árabes sabem que os tais «grandes senhores» estão indecisos, mas que no «poker»

do petróleo não querem «passar». De momento, os ases estão na sua mão, mas, no baralho da Terra, há ainda muitas cartas da mesma cor para um «royal street flash» desses «senhores»...

O jogo dos muçulmanos tem muitos «trunfos», mas está quase todo à vista e, portanto, os seus «bluffs» são cada vez mais difíceis de concretizar. As companhias petrolíferas «irão a jogo» e acabarão por vencer. Porque no «poker», como no petróleo, só quem tem muitas fichas é que pode aguentar uma grande «parada». E como quem não é árabe nem «grande senhor» não joga, também no petróleo temos de nos limitar a assistir...

Por AVELÂS COELHO

50 por cento das reservas actuais de todo Mundo.

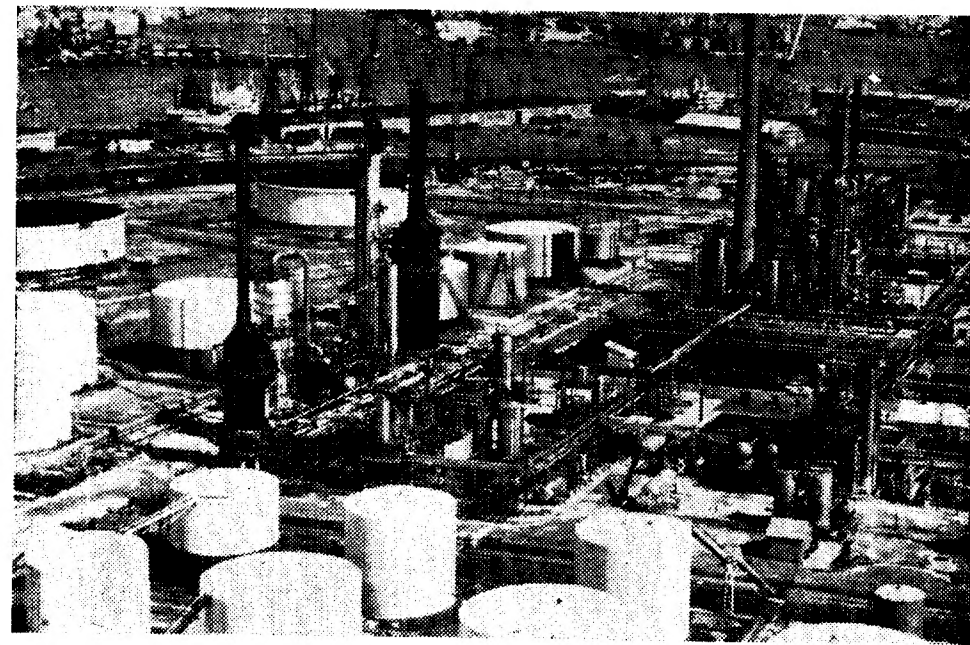
Mas o «filão dos filões» encontra-se nas Montanhas Rochosas. Os xistos do Colorado cobrem uma área de 42 000 Km² (quase metade de Portugal...), com uma espessura que varia entre 4 a 600 metros. Neles estão depositados 250 biliões de toneladas de petróleo, o necessário para abastecer todo o planeta durante uns cem anos, se o consumo actual não aumentasse!

É claro que a exploração destes locais é muito complexa: se no Alasca, os técnicos petrolíferos teriam de viver em permanente «expedição polar», no Colorado há que destruir, quase por completo, esse monumento de «escultura da Natureza»: os «canyons».

OS CAMINHOS DO PETRÓLEO

Extrair o petróleo não é só o problema: há que levar as ramas até às refinarias de todo o Mundo.

Como se sabe, o transporte dessas ramas faz-se com



As refinarias são os potes de uma moderna alquimia

RESTAURANTE

PORTO DE ABRIGO

Deseja Boas Festas e um Ano Novo Próspero aos seus Clientes e Amigos.

■ lembra que está encerrado na Noite de 24/12 e no Dia de Natal.

R. Remolares, 18 — Lisboa

COMPANHIA DE PETRÓLEOS DE ANGOLA

PETRANGOL

Capital: 900 000 000\$00

SEDE EM LUANDA ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA

PESQUISA • PRODUÇÃO
REFINAÇÃO • EXPORTAÇÃO
E TRANSPORTE
DE PETRÓLEOS EM ANGOLA

sonap

Super

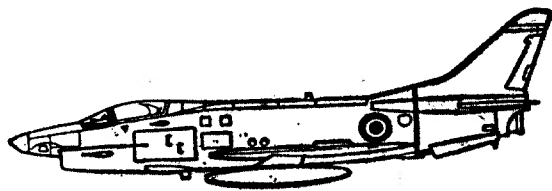
20 W/50

um novo óleo
ao mais alto nível!

36 anos ao serviço do automóvel



Adaptado

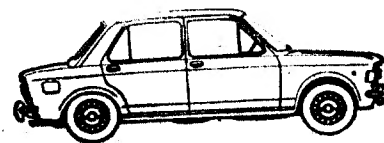


A Fiat nasceu a exportar,

Exportação de transportes:
automóveis, autocarros, tractores,
material ferroviário,
motores diesel, motores navais, aviação.

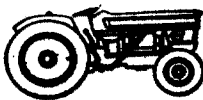
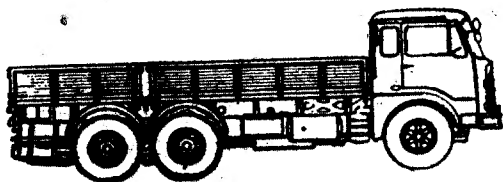
Exportação de serviços:
para 150 países do mundo com cerca de
12.000 agentes de vendas e
estações de serviço.

a Fiat cresce



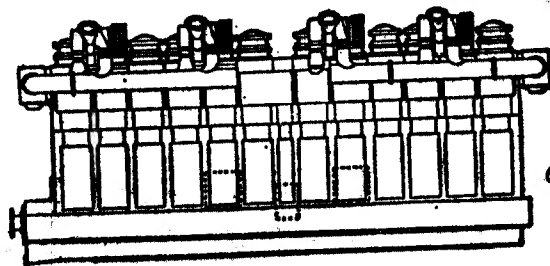
Exportação de ideias e de experiência:
conceitos
know-how
técnica e tecnologia,
métodos, sistemas,
equipamentos,
competência,
projectos e patentes.

a exportar



Acordo Fiat - URSS para projecto e organização da produção de um complexo industrial com a potencialidade de 2.000 veículos por dia. Acordos de colaboração técnica, instalação de linhas de montagem, produção Fiat ou em colaboração com a indústria local na África do Sul, Alemanha, Argentina, Áustria, Chile, Egipto, Espanha, Filipinas, Índia, Irlanda, Jugoslávia, Marrocos, Nova Zelândia, Pérsia, Polónia, Portugal, Tailândia e Venezuela.

Exportação de técnicas no sector da execução de obras públicas e de grandes trabalhos de engenharia civil.
Obras da associada Fiat, Impresit, em todo o mundo:



entre elas, obras de valorização no Egipto, estradas na Nigéria e, em colaboração com outras empresas, a barragem de Kariba,

no Zambeze, a central hidroeléctrica de Dez, na Pérsia, e a de Akosombo, no Gana.

FIAT

FIAT PORTUGUESA, S.A.R.L.
LISBOA - Av. Eng. Duarte Pacheco, 15 • PORTO - Av. dos Aliados, 173